



GORZÓW
WIELKOPOLSKI

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Grudzień 2025



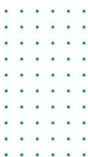
**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035**



Autorami „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2026-2035” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu

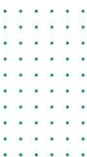


www.refunda.pl



Spis treści

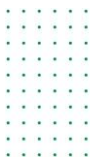
1. Wstęp	10
1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	10
1.2. Przedmiot i cel opracowania	10
1.3. Zakres Planu transportowego	11
1.4. Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego	12
1.5. Wyłożenie do publicznego wglądu	13
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym	14
2.1. Informacje ogólne o obszarze	14
2.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia komunalne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	21
2.3. Demografia	25
2.3.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia	25
2.3.2. Struktura funkcjonalna ludności	26
2.3.3. Ruch naturalny i wędrowniczy	27
2.4. Gospodarka	28
3. Istniejąca sieć komunikacyjna	29
3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie Miasta Gorzów Wielkopolski	29
3.1.1. Transport drogowy	29
3.1.2. Transport kolejowy	31
3.2. Transport pasażerski dostępny na terenie gmina, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne ...	33
3.2.1. Gmina Kłodawa	33
3.2.2. Gmina Lubiszyn	34
3.2.3. Gmina Santok	34
3.2.4. Gmina Deszczno	35
3.2.5. Gmina Bogdaniec	35
3.3. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	35
3.3.1. Charakterystyka jakościowa i ilościowa	36
3.3.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej	40
3.3.3. Infrastruktura przystankowa	42
3.3.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mające wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej	45
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem	46
4.1. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	46
4.1.1. Ustalenia dokumentów krajowych	47
4.1.2. Ustalenia dokumentów ponadlokalnych	48



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



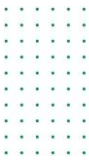
4.1.3.	Ustalenia dokumentów lokalnych.....	51
4.2.	Zagospodarowanie przestrzenne	52
4.3.	Transport indywidualny	57
4.3.1.	Transport samochodowy	57
4.3.2.	Układ drogowy	59
4.3.3.	Transport rowerowy i pieszy	60
4.3.4.	Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym.....	62
4.3.5.	Węzły przesiadkowe.....	66
4.4.	Ochrona środowiska naturalnego.....	67
4.4.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego	67
4.4.2.	Emisja spalin.....	70
4.4.3.	Emisja hałasu	73
4.5.	Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych.....	75
5.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	76
5.1.	Analiza popytu	76
5.2.	Badania popytu	77
5.3.	Prognozy sytuacji demograficznej.....	79
5.4.	Główne generatory ruchu	81
5.4.1.	Urzędy i instytucje publiczne	81
5.4.2.	Placówki oświatowe	82
5.4.3.	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy.....	88
5.4.4.	Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne	89
5.4.5.	Placówki służby zdrowia	90
5.4.6.	Obiekty handlowo-usługowe	91
5.5.	Podsumowanie potrzeb przewozowych	91
6.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	93
6.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	94
6.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami.....	95
7.	Taryfa przewozowa.....	97
7.1.	Rodzaje biletów	98
7.2.	Rozwiązania sprzedaży biletów	99
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	100
8.1.	Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych.....	100



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



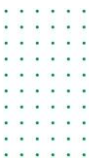
8.2.	Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Mieście Gorzowie Wielkopolskim	101
8.3.	Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski	103
9.	Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	105
9.1.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	105
9.2.	Punktualność kursowania	107
9.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	107
9.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	107
9.5.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	108
9.6.	Standard w zakresie informacji pasażerskiej	109
9.7.	Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami	109
9.7.1.	Przystosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami	110
9.7.2.	Przystosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami	110
9.8.	Standardy w zakresie ochrony środowiska	111
9.8.1.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego	111
9.8.2.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego	111
9.8.3.	Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych, wodorowych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym	118
10.	Zasady organizacji rynków przewozów	119
10.1.	Zarządzanie transportem publicznym	119
10.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	122
10.3.	Przygotowanie oferty przewozowej	123
10.4.	Zasady konstruowania rozkładów jazdy	123
10.5.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	125
11.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów	127
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	130
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach	131
11.3.	Informacja pasażerska na odległość	131
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	132
12.1.	Proponowany harmonogram wdrażania działań wraz ze wskaźnikami monitorowania	140
13.	Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	144
13.1.	Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego	144
13.2.	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	144



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035**



14.	Spisy wykresów, tabel, rysunków i map	145
14.1.	Spis tabel	145
14.2.	Spis wykresów	146
14.3.	Spis rysunków	146



UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY

Autobus niskopodłogowy – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

CNG – sprężony gaz ziemny, stosowany do napędu pojazdów silnikowych.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

K&R – parking „Kiss&Ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu.

Komunikacja miejska – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Miasto / Miasto Gorzów Wielkopolski / Gorzów Wielkopolski – Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski.

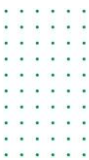
MZK/ MZK Sp. z o.o. – Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gorzowie Wielkopolskim

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Pckm - pociągokilometr

Plan / Plan transportowy – Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2026-2035.



PTZ / publiczny transport zbiorowy – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Przystanek komunikacyjny – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

P&R - parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

Rekompensata - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

Rozporządzenie 1370/2007 - Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

Starzenie się społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

SUiKZP - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gorzowa Wielkopolskiego przyjęte uchwałą nr XXXIV/602/2021 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 24 lutego 2021 roku.

System dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz



udostępnianie tych danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

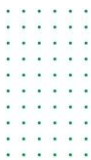
Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

Wzkm – wozokilometr.



1. Wstęp

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zapewnienie nowoczesnego, zrównoważonego i ekologicznego transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim, który odpowiada na potrzeby mieszkańców i stanowi realną alternatywę dla podróży samochodem osobowym. Celem jest ciągle podnoszenie atrakcyjności, komfortu i jakości usług komunikacji miejskiej, wspierające rozwój miasta oraz poprawę jakości życia i stanu środowiska naturalnego.

1.2. Przedmiot i cel opracowania

Głównym celem opracowania „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2026-2035” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwości dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Miasta.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi jedną z fundamentalnych zasad wdrażania „Strategii Rozwoju Miasta Gorzowa Wielkopolskiego 2030”.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy to:

- ❖ zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- ❖ zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,
- ❖ konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,
- ❖ redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- ❖ efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków



rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gorzowa Wielkopolskiego będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno z niepełnosprawnościami i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

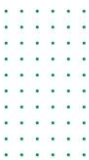
1.3. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres Planu obejmuje obszarowo teren Miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz gmin, z którymi Miasto Gorzów Wielkopolski zawarło porozumienia na świadczenie usług transportu zbiorowego.

Plan transportowy obejmuje¹ :

- ❖ sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ❖ ocenę i prognozę potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- ❖ preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- ❖ zasady organizacji rynku przewozów,
- ❖ planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniającą poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- ❖ przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- ❖ planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- ❖ linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych, wodorowych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

¹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.



1.4. Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego

Miasto Gorzów Wielkopolski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne w obszarze Miasta Gorzowa Wielkopolskiego i gmin, które podpisały stosowne porozumienia.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje gmina:

- a) licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

W związku z powyższym Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski jest zobowiązana przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Gorzowie Wielkopolskim.

Miasto Gorzów Wielkopolski zawarło z gminami; Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok porozumienia komunalne w sprawie powierzenia Miastu Gorzów Wielkopolski zadania publicznego w zakresie transportu zbiorowego funkcje Organizatora publicznego transportu zbiorowego na warunkach określonych przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym. Porozumienia te zostały przyjęte uchwałami rad przez poszczególne gminy. Podpisując porozumienia, gminy ościenne zobowiązały się do odpowiedniego ponoszenia kosztów związanych z realizacją tego zadania.

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego jest dokumentem składającym się z:

- ❖ **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- ❖ **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.



Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono m.in:

- ❖ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego ogłoszony przez Marszałka Województwa Lubuskiego,
- ❖ Strategię Rozwoju Gorzowa Wielkopolskiego,
- ❖ przewozy pasażerskie,
- ❖ studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gorzowa Wielkopolskiego,
- ❖ miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Miasta Gorzowa Wielkopolskiego,
- ❖ sytuację społeczno-gospodarczą,
- ❖ wpływ transportu na środowisko,
- ❖ strategie ponadlokalne,
- ❖ potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób wraz z dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich

1.5. Wyłożenie do publicznego wglądu

Niniejszy Plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, zostanie wyłożony do publicznego wglądu zgodnie z art.10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173.). Rozdział zostanie uzupełniony po zakończeniu procedury.



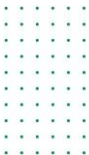
Miasto położone jest 53 km od granicy z Niemcami i około 135 km od Berlina. Do Warszawy jest 463 km, a siedziba władz samorządowych województwa lubuskiego znajduje się w oddalonej o 111 km Zielonej Górze. Gorzów Wielkopolski pełni ważną rolę w strukturze przestrzennej kraju. Zaliczany jest do grupy miast regionalnych, pełniąc funkcje metropolitarne, koncentracji działalności gospodarczej, usług społecznych, w tym kultury i nauki. Gorzów Wielkopolski w znacznym stopniu oddziałuje jako główny ośrodek usług także na południowe tereny województwa zachodniopomorskiego. Transgraniczne sąsiedztwo Gorzowa Wielkopolskiego wpływa zarówno na rozwój gospodarczy, jak i na dobrą dostępność niemieckiego rynku pracy dla mieszkańców miasta. Gorzów Wielkopolski pełni ponadto ważną rolę ośrodka akademickiego w województwie, jednak posiada słaby potencjał konkurencyjności o studentów z większymi ośrodkami akademickimi w kraju. Największą uczelnią w mieście jest Akademia im. Jakuba z Paradyża (AJP). Działają tu także: Zamiejscowy Wydział Kultury Fizycznej AWF im. E. Piaseckiego w Poznaniu, Wyższa Szkoła Biznesu w Gorzowie Wielkopolskim (WSB) oraz Wyższa Szkoła Zawodowa, kształcąca na kierunku ratownictwo medyczne.

Gorzów Wielkopolski stanowi rdzeń Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego do którego należy 10 gmin, które wykazują się wspólnymi uwarunkowaniami rozwoju i mają wspólne cele rozwoju. Partnerstwo tworzą miasta: Gorzów Wielkopolski, Kostrzyn nad Odrą, gminy miejsko-wiejskie: Skwierzyna, Strzelce Krajeńskie, Witnica, gminy wiejskie: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok. Charakterystyczną cechą gorzowskiego obszaru funkcjonalnego jest strategiczne położenie przy zachodniej granicy kraju oraz na skrzyżowaniu kluczowych szlaków komunikacyjnych.

Północne obszary Miasta charakteryzują się zróżnicowanym ukształtowaniem terenu, a południowe tereny, lewobrzeżna strefa rzeki Warty, to tereny równinne.

Ze względu na strukturę funkcjonalną Miasta Gorzowa Wielkopolskiego wyróżnić można cztery obszary o dominujących funkcjach:

- ❖ **obszary o funkcji mieszkalnej** – obszary mieszkalne zlokalizowane są głównie po północnej stronie rzeki Warty, w obrębie historycznej zabudowy Śródmieścia oraz obszarach takich jak Górczyn, Piaski, Os. Staszica czy Chwałęcice. Charakteryzują się one zabudową wielorodzinną oraz willową, z gęstymi potokami pasażerskimi generującymi wysokie zapotrzebowanie na transport publiczny i lokalne połączenia drogowe. W południowej części miasta zabudowa mieszkalna ma charakter ekstensywny, z dominacją domów jednorodzinnych, np. w obszarach Zakanale, Zieleniec czy Siedlice. Tereny te wymagają sprawnych połączeń komunikacji publicznej, pieszej i rowerowej, ale ich układ urbanistyczny determinuje mniejszą intensywność ruchu oraz konieczność obsługi dowozowej mieszkańców.
- ❖ **obszary o funkcji przemysłowo-magazynowej** – tereny przemysłowo-magazynowe w Gorzowie Wielkopolskim koncentrują się głównie na obrzeżach miasta – w obszarach zachodnich i wschodnich, takich jak Małyszyn, Janice, Wieprzyce, Baczyna i Chróścik oraz w południowej części, w rejonie ulicy Kasprzaka. Obszary te obejmują zakłady produkcyjne, magazyny, składy i podstrefę Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, generując znaczący ruch pracowniczy i towarowy.



- ❖ **obszary o funkcji usługowej** - koncentracja obszarów usługowych występuje przede wszystkim w Śródmieściu oraz w północnych obszarach willowych i osiedlowych, takich jak Chwałęcice, Piaski, Górczyn i Os. Staszica. Obszary te obejmują centra handlowe, lokale gastronomiczne, biura, instytucje administracyjne i obiekty rekreacyjno-kulturalne. Stopniowa relokacja usług w kierunku północnej części miasta, w obszary o charakterze mieszkaniowym i willowym, generuje rosnące potrzeby w zakresie transportu publicznego.
- ❖ **obszary o funkcji sportowo-rekreacyjnej** - zlokalizowane są głównie w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów edukacyjnych oraz wzdłuż rzeki Warty i zbiorników wodnych, np. Zalew Karnin w obrębie Karnin. Dodatkowo, w Zawarcu znajduje się stadion żużlowy, a w Piaskach i Os. Staszica funkcjonują duże przestrzenie zielone i rekreacyjne.

W Gorzowie Wielkopolskim funkcjonuje podział na 15 poniższych osiedli:

Baczyna – stanowi północno-zachodni kraniec Gorzowa Wielkopolskiego i pełni funkcję istotnego obszaru w układzie komunikacyjnym miasta. Osiedle położone jest przy głównej trasie prowadzącej z Gorzowa do Dębna, co zapewnia mu dobre powiązanie z siecią dróg regionalnych. W przeszłości funkcjonowały tu Zakłady Mechaniczne Ursus, co ukształtowało lokalne potoki dojazdowe do stref przemysłowych. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się podstrefa Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, generująca zapotrzebowanie na transport publiczny i obsługę logistyczną. Od zachodu Baczyna graniczy z miejscowością o tej samej nazwie, położoną już w gminie Lubiszyn, co nadaje osiedlu funkcję strefy przejściowej między zabudową miejską a podmiejską.

Małyszyn – osiedle zlokalizowane w zachodnim sektorze miasta, włączone do jego granic administracyjnych w 1979 roku. W jego sąsiedztwie funkcjonuje podstrefa Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, co wpływa na strukturę ruchu oraz generuje zapotrzebowanie na sprawne połączenia transportowe obsługujące zarówno pracowników, jak i transport usługowo-logistyczny.

Chróścik – osiedle zlokalizowane w zachodniej części miasta, włączone do jego granic administracyjnych w 1977 roku. Obszar ten pełni funkcję zaplecza komunalnego miasta, ponieważ znajduje się tu Zakład Utylizacji Odpadów wraz ze składowiskiem. Zabudowa ma w przeważającej mierze charakter wiejski, z rozproszonym układem siedliskowym, co determinuje niską gęstość zaludnienia oraz zapotrzebowanie na transport o charakterze dowozowym. Osiedle otoczone jest terenami leśnymi i rolnymi, co wpływa na jego funkcję jako strefy o ograniczonej intensywności ruchu, pełniącej rolę bufora pomiędzy obszarem zurbanizowanym a terenami otwartymi.

Chwałęcice – osiedle zlokalizowane w północnej części Gorzowa Wielkopolskiego, przylegające bezpośrednio do sąsiedniej miejscowości. Obszar ten wywodzi się z dawnej wsi Chwałęcice, stopniowo włączanej w granice administracyjne miasta – najpierw 31 grudnia 1961 r., a następnie 1 sierpnia 1977 r. Teren ma obecnie charakter willowy, z dynamicznie rozwijającą się zabudową usługowo-handlową, co generuje rosnące potrzeby w zakresie lokalnej obsługi komunikacyjnej. Istotnym punktem ruchotwórczym



na osiedlu jest cmentarz komunalny, wpływający na sezonowe i okolicznościowe zwiększenia natężenia ruchu oraz konieczność zapewnienia odpowiednich połączeń transportu publicznego.

Górczyn – osiedle stanowiące największy pod względem liczby mieszkańców obszar Gorzowa Wielkopolskiego, położone w północno-wschodniej części miasta. Charakteryzuje się najwyższą koncentracją zabudowy wielorodzinnej, co przekłada się na znaczące potoki pasażerskie oraz wysokie zapotrzebowanie na transport publiczny. Jest to również obszar o największej liczbie obiektów handlu wielkopowierzchniowego, które generują intensywny ruch zarówno lokalny, jak i ponadlokalny, wymagając sprawniej obsługi komunikacyjnej i odpowiedniej przepustowości układu drogowego.

Janice – osiedle położone we wschodniej części Gorzowa Wielkopolskiego, graniczące z miejscowością Wawrów w gminie Santok. Obecnie pełni funkcję obszaru przemysłowo-składowego o niskiej intensywności zagospodarowania, obejmującego rozległe tereny zarówno zabudowane obiektami produkcyjno-magazynowymi, jak i pozostające w rezerwie pod dalszy rozwój. Charakter osiedla determinuje specyficzne potrzeby transportowe, w tym zapewnienie obsługi logistycznej oraz dojazdu pracowników do lokalnych zakładów i stref skladowych.

Karnin – osiedle Gorzowa Wielkopolskiego zlokalizowane w południowej części miasta. Jego układ funkcjonalny w dużej mierze determinują przebiegające przez teren główne ciągi transportowe: droga ekspresowa S3 w relacji Szczecin – Zielona Góra oraz linia kolejowa łącząca Gorzów Wielkopolski ze Skwierzyną i Zbąszynkiem. Na obszarze osiedla znajduje się stacja Gorzów Wielkopolski Karnin, pełniąca funkcję lokalnego węzła kolejowego. Istotnym elementem rekreacyjnym i ruchotwórczym jest Zalew Karnin, stanowiący popularne miejsce wypoczynku mieszkańców w sezonie letnim, co generuje okresowe zwiększenie natężenia ruchu oraz potrzebę odpowiedniej obsługi komunikacyjnej.

Piaski - osiedle położone w północnej części miasta, o dominującej funkcji mieszkaniowej. Charakteryzuje się zabudową wielorodzinną z wielkiej płyty oraz obszary zabudowy jednorodzinnej. Występuje tu rozwinięta strefa usługowo-handlowa, w tym obiekty wielkopowierzchniowe obsługujące okoliczne osiedla. Na terenie osiedla znajdują się ważne miejsca rekreacyjne o znaczeniu miejskim. Północna część charakteryzuje się zróżnicowaną rzeźbą terenu.

Siedlice – osiedle zlokalizowane w południowej części miasta. Powstałe na obszarze dawnej wsi, którą włączono do Gorzowa w 1961 roku. Na jego terenie funkcjonuje stacja uzdatniania wody, stanowiąca kluczowy element miejskiej infrastruktury komunalnej.

Os. Słoneczne – osiedle zlokalizowane przy dawnych terenach wojskowych; południową część stanowi zabudowana wzdłuż Warty, północną nowe osiedle na terenach powojkowych.

Os. Staszica – osiedle wielorodzinne w północno-zachodniej części miasta, graniczące z Śródmieściem, Piaskami, Os. Słonecznym i Małyszynem. Na terenie osiedla znajdują się sklepy wielkopowierzchniowe oraz Park Słowiański (ok. 37 ha).



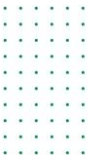
Śródmieście – osiedle położone w centralnej części miasta, pełniące funkcje administracyjne, usługowe i kulturalne. W obrębie Śródmieścia znajdują się najważniejsze instytucje miejskie, siedziby banków, firm ubezpieczeniowych, redakcje mediów oraz liczne lokale gastronomiczne, kawiarnie i miejsca rozrywki. W południowej części osiedla, dawniej o charakterze przemysłowym, przeprowadzono rewitalizację terenów nadrzecznych wzdłuż doliny Warty, tworząc przestrzeń rekreacyjną i miejsca wypoczynku dla mieszkańców. Śródmieście posiada rozwiniętą sieć komunikacyjną, co zapewnia sprawny dostęp do pozostałych części miasta. W kontekście planu transportowego kluczowe jest utrzymanie i rozwój połączeń komunikacji publicznej, pieszej i rowerowej, aby wspierać mobilność mieszkańców i dostępność usług w centralnej części miasta.

Wieprzyce – osiedle położone w zachodniej części miasta, które w latach 70. zostało włączona w granice administracyjne Gorzowa Wlkp. Na jego terenie znajduje się zajezdnia autobusowo-tramwajowa MZK, co czyni obszar kluczowym węzłem dla funkcjonowania komunikacji miejskiej. W obrębie osiedla zlokalizowano także niewielkie obszary przemysłowe oraz miejską oczyszczalnię ścieków przy granicy miasta.

Zakanale – osiedle położone w południowej części Gorzowa Wielkopolskiego, łącząca funkcje przemysłowe, usługowe, składowe oraz mieszkaniowe.

Zamoście – osiedle położone w południowej części miasta, które historycznie miało charakter przemysłowy, a obecnie przekształca się w obszar usługowo-mieszkaniowy. Na obszarze osiedla zlokalizowano duże centrum handlowe oraz stadion żużlowy, pełniący istotną rolę rekreacyjną i sportową dla mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego.

Zieleniec – osiedle położone w południowej części miasta, które w latach 1945–1954 było siedzibą gminy Zieleniec, a w 1977 r. zostało włączona w granice administracyjne Gorzowa Wielkopolskiego. Osiedle ma charakter willowy, z niewielkimi obszarami przeznaczonymi pod hurtownie, składy i sklepy. Osiedle częściowo przylega do drogi ekspresowej S3 (relacji Szczecin – Zielona Góra) oraz jest obsługiwane przez stację kolejową Gorzów Wielkopolski Zieleniec.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



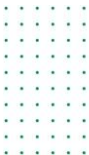
Rysunek 2 Lokalizacja osiedli w Gorzowie Wielkopolskim

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennych Gorzów Wielkopolski <https://geoportal.um.gorzow.pl/> [dostęp: listopad 2025 r.]

W Gorzowie Wielkopolskim występuje podział na 15 obrębów ewidencyjnych.

Tabela 1 Liczba ludności Gorzowa Wielkopolskiego w podziale na obręby

Obręb	Liczba osób zameldowanych na stałe (stan na wrzesień 2025)
1: Chwałęcice	8 430
2: Górczyn	40 734
3: Wawrów	3 259
4: Staszica	11 560
5: Śródmieście	10 377
6: Słoneczne	9 903
7: Chróścik	4 101
8: Lasy	218

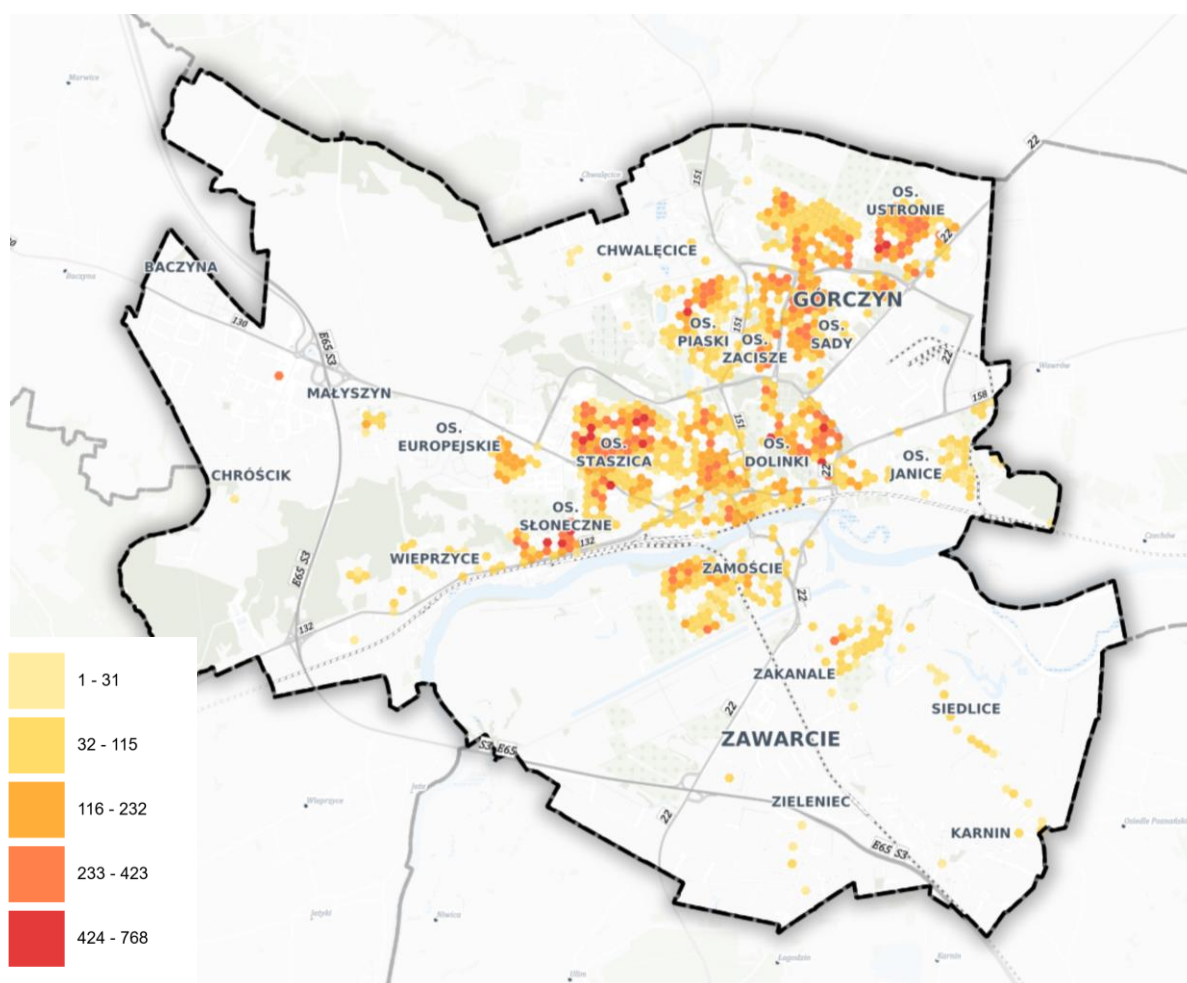


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035

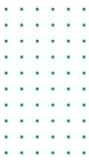


9: Wieprzyce	1 736
10: Zamoście	6 594
11: Zakanale	2 680
12: Siedlice	1 673
13: Zieleniec	1 221
14: Karnin	923
15: Santocko	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta w Gorzowie Wielkopolskim.

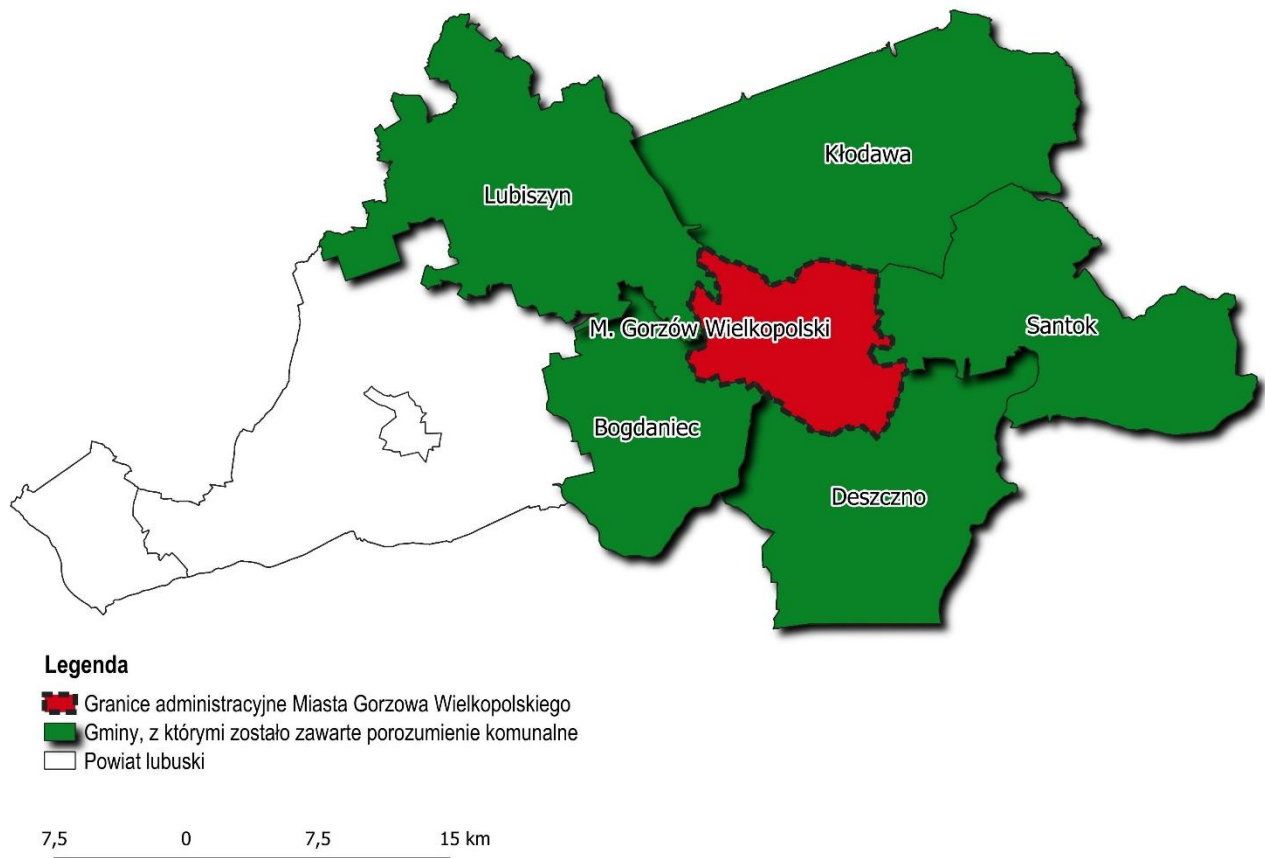


Rysunek 3 Rozmieszczenie ludności w Gorzowie Wielkopolskim – liczba osób zameldowanych na 1 ha
Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennych Gorzów Wielkopolski <https://geoportal.um.gorzow.pl/> [dostęp: grudzień 2025 r.]



2.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia komunalne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Miasto Gorzów Wielkopolski zawarło porozumienia komunalne w sprawie powierzenia Miastu zadania publicznego w zakresie transportu zbiorowego funkcje Organizatora publicznego transportu zbiorowego z gminami; Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok.



Rysunek 4 Gminy, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Źródło: Opracowanie własne



Gmina wiejska Lubiszyn położona jest na terenie powiatu gorzowskiego, na północny-zachód od Gorzowa Wielkopolskiego. Gminę o powierzchni 205 km² w 2024 roku zamieszkiwało 6 824 osoby, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 33,3 osób/km². Gmina Lubiszyn położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Gorzowa Wielkopolskiego, co w znacznym stopniu wpływa na jej rozwój przestrzenny, gospodarczy i społeczny. Pod względem użytkowania terenu dominują tu lasy oraz grunty rolne, nadające gminie rolniczy charakter. Jednocześnie bliskość dużego ośrodka

miejskiego sprzyja wzmożonemu ruchowi inwestycyjnemu, szczególnie w rejonach graniczących bezpośrednio z Gorzowem Wielkopolskim. Istotnym czynnikiem rozwojowym jest również droga



ekspresowa S3, przebiegająca wzdłuż wschodniej granicy gminy, ułatwiająca komunikację i dostępność transportową gminy.

W granicach administracyjnych gminy znajduje się 21 miejscowości, spośród których największe to Baczyzna, Lubiszyn, Lubno, Staw, Wysoka oraz Brzeźno. Układ osadniczy jest stosunkowo zwarty, poszczególne wsie nie wykazują dużego rozproszenia. Brak ciągłości terenów zurbanizowanych wynika głównie z uwarunkowań fizjograficznych oraz obecności rozległych kompleksów leśnych w centralnej części gminy. Zabudowa wsi obejmuje głównie budynki mieszkalne i gospodarcze, często stanowiące pozostałość dawnych gospodarstw popegeerowskich. Na terenie gminy funkcjonują również zakłady produkcyjne, związane z przetwórstwem rolno-spożywczym, budownictwem oraz magazynowaniem. Usługi lokalne mają charakter podstawowy i zaspokajają codzienne potrzeby mieszkańców.

W ostatnich latach obserwuje się dynamiczny rozwój budownictwa mieszkaniowego, szczególnie w miejscowościach położonych najbliżej Gorzowa Wielkopolskiego, takich jak Baczyzna czy Marwice. Zjawisku temu towarzyszy proces suburbanizacji, część mieszkańców miasta przenosi się na teren gminy w poszukiwaniu atrakcyjnych warunków mieszkaniowych. Jednocześnie znaczna część mieszkańców Lubiszyna znajduje zatrudnienie w firmach i instytucjach aglomeracji gorzowskiej, co potwierdza silne powiązania funkcjonalne gminy z centrum regionalnym.



Gmina wiejska Bogdaniec położona jest na zachód od Gorzowa Wielkopolskiego. Gminę o powierzchni 112 km² w 2024 roku zamieszkiwało 7 171 osób, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 64,2 osób/km². Gmina Bogdaniec położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Gorzowa Wielkopolskiego, co w znacznym stopniu wpływa na jej rozwój przestrzenny, gospodarczy i społeczny. Bliskość ośrodka wojewódzkiego oraz powiązania funkcjonalne, wynikające m.in. z dostępu do usług wyższego rzędu i rynku pracy, determinują kierunki rozwoju osadnictwa oraz zwiększają atrakcyjność inwestycyjną gminy.

W skład Gminy Bogdaniec wchodzi 21 sołectw, które tworzą spójną strukturę osadniczą, przy jednoczesnym zróżnicowaniu funkcji i intensywności zagospodarowania. Układ przestrzenny gminy kształtowany jest w sposób zrównoważony, z poszanowaniem wartości przyrodniczych, rolniczych i krajobrazowych. Do największych ośrodków osadniczych na terenie gminy należą Bogdaniec – będący siedzibą władz gminnych, a także Jenin i Łupowo. Tereny zabudowane koncentrują się głównie w centralnym pasie gminy, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 132, stanowiącej oś komunikacyjną i rozwojową obszaru. Największe nagromadzenie obiektów usługowych występuje w miejscowościach Bogdaniec oraz Łupowo, które pełnią funkcje lokalnych centrów usługowych.

Rozmieszczenie terenów produkcyjnych i przemysłowych ma charakter wyspowy, co wynika z lokalnych uwarunkowań przestrzennych i komunikacyjnych. Ośrodki działalności gospodarczej koncentrują się głównie w rejonie drogi wojewódzkiej, natomiast w północnej części gminy wyróżniają się miejscowości o stosunkowo zwartym układzie przestrzennym – Stanowice i Raclaw. Wsie położone w południowej części gminy cechują się natomiast rozproszoną zabudową, związaną przede wszystkim z prowadzeniem gospodarstw rolnych.



Ponad 70% powierzchni gminy zajmują użytki rolne, co nadaje jej wyraźnie rolniczy charakter. Rolnictwo stanowi ważny element lokalnej gospodarki, wspierany przez korzystne warunki glebowe i przestrzenne.



Gmina wiejska Kłodawa położona jest na północ od Gorzowa Wielkopolskiego. Gminę o powierzchni 235 km² w 2024 roku zamieszkiwało 9 451 osób, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 40,3 osób/km². Gmina Kłodawa położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Gorzowa Wielkopolskiego, co w znacznym stopniu wpływa na jej rozwój przestrzenny, gospodarczy i społeczny. Bliskość dużego ośrodka miejskiego stwarza szerokie możliwości rozwoju oparte na wzajemnych relacjach funkcjonalno-przestrzennych, sprzyjając intensyfikacji procesów suburbanizacyjnych. Pod względem środowiskowym gmina wyróżnia się jednym z najwyższych wskaźników lesistości w województwie lubuskim – lasy zajmują około 67,5% powierzchni, stanowiąc część Puszczy Gorzowskiej. Użytki rolne obejmują około 23% obszaru, a znaczną część krajobrazu tworzą liczne jeziora i zbiorniki wodne. Takie ukształtowanie terenu decyduje o wysokich walorach przyrodniczych, krajobrazowych i rekreacyjnych gminy.

Do najważniejszych miejscowości należą: Kłodawa (siedziba władz gminnych), Chwałęcice, Santocko, Wojcieszyce oraz Różanki. Charakter zabudowy jest typowy dla gmin wiejskich zlokalizowanych w strefie oddziaływania dużych miast, przeważa zabudowa jednorodzinna i zagrodowa, rozmieszczona wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Koncentracja zabudowy obserwowana jest głównie w południowej części gminy, w bezpośrednim sąsiedztwie Gorzowa Wielkopolskiego.

Strefa zurbanizowana nie tworzy zwartych struktur, zabudowa ma charakter rozproszony, a układ osadniczy jest silnie powiązany z siecią drogową. Przez teren gminy przebiegają ważne szlaki komunikacyjne: droga krajowa nr 22 (Gorzów Wielkopolski – Gdańsk) oraz droga wojewódzka nr 151, zapewniające dogodny dostęp do głównych kierunków transportowych regionu.

Rozwój gminy w znacznym stopniu kształtuje bliskość aglomeracji gorzowskiej. Zjawisko to przyczynia się do dyfuzji rozwoju z obszaru miejskiego na tereny wiejskie, czego efektem jest wzrost liczby inwestycji mieszkaniowych i napływ nowych mieszkańców z miasta. Jednocześnie wielu mieszkańców gminy znajduje zatrudnienie w firmach i instytucjach zlokalizowanych w Gorzowie Wielkopolskim.



Gmina wiejska Deszczno położona jest na południe od Gorzowa Wielkopolskiego. Gminę o powierzchni 168 km² w 2024 roku zamieszkiwało 11 064 osoby, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 65,7 osób/km². Gmina Deszczno położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Gorzowa Wielkopolskiego, około 10 km od jego centrum. Bliskość miasta sprzyja rozwojowi funkcji mieszkaniowych, usługowych i inwestycyjnych. Południową część gminy zajmuje kompleks leśny stanowiący fragment Borów Sulęcińsko-Skwierzyńskich.

Lesistość sięga 40%, a ponad połowę powierzchni stanowią użytki rolne, co nadaje gminie rolniczo-leśny charakter. W strukturze przestrzennej widoczny jest rozwój zabudowy, zwłaszcza w północnej części – w miejscowościach Osiedle Poznańskie i Karnin, gdzie zabudowa miejska Gorzowa przenika na tereny wiejskie. Do największych miejscowości należą Deszczno (siedziba władz gminnych), Osiedle Poznańskie,



Ulim i Brzozowiec. Gmina obejmuje 21 miejscowości, z których wiele zachowało tradycyjny, wiejski układ ulicówek.

Przez teren gminy przebiegają dwie kluczowe szlaki komunikacyjne – droga krajowa nr 3 (E65) oraz droga krajowa nr 22, co w połączeniu z aktywną polityką wsparcia przedsiębiorczości czyni Deszczno atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym. Na jej terenie działają liczne zakłady produkcyjne, usługowe i spedycyjne.

Bogactwo przyrodnicze, czyste powietrze i rozległe lasy sprzyjają turystyce i rekreacji. Gmina oferuje dogodnie warunki do uprawiania turystyki pieszej, rowerowej, konnej i wodnej, stanowiąc atrakcyjne miejsce do życia i wypoczynku w otoczeniu przyrody.



Gmina wiejska Santok położona jest na wschód od Gorzowa Wielkopolskiego. Gminę o powierzchni 169 km² w 2024 roku zamieszkiwało 9 707 osoby, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 57,3 osób/km². Gmina Santok położona jest w dolinie rzek Warty i Noteci, na wschód od Gorzowa Wielkopolskiego. Jej północną część zajmuje fragment Puszczy Gorzowskiej, natomiast południową – obszar Puszczy Noteckiej, co nadaje gminie wyjątkowe walory przyrodniczo-krajobrazowe.

Na terenie gminy znajduje się 15 miejscowości, spośród których największe to: Santok, Wawrów, Lipki Wielkie, Gralewo, Janczewo, Stare Polichno i Czechów. Większość z nich koncentruje się w zachodniej części gminy, co związane jest z bliskością Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebiegiem głównych szlaków komunikacyjnych – dróg wojewódzkich nr 158 i 159 oraz linii kolejowej nr 203.

W strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne, zajmujące ponad połowę powierzchni gminy. Grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione stanowią około 37% obszaru i skupione są głównie w północnej i południowej części gminy. Takie proporcje nadają Santokowi rolniczo-leśny charakter, sprzyjający rozwojowi zarówno rolnictwa, jak i gospodarki leśnej. Mimo rolniczego profilu, sektor rolny nie ma charakteru dominującego. Coraz większą rolę odgrywa przemysł rolno-spożywczy oraz działalność produkcyjno-przemysłowa, szczególnie w rejonach o lepszej dostępności komunikacyjnej. Zjawisko to wpływa na stopniową dywersyfikację gospodarki lokalnej. Tereny zurbanizowane na obszarze gminy są rozproszone, a układy przestrzenne miejscowości nie tworzą zwartych struktur. Największe tempo rozwoju budownictwa mieszkaniowego i przyrostu ludności obserwuje się w miejscowościach położonych najbliżej Gorzowa Wielkopolskiego – Wawrowie i Janczewie.

Atrakcyjne położenie geograficzne, walory przyrodnicze oraz dobre połączenia komunikacyjne czynią Gminę Santok obszarem o dużym potencjale rozwojowym, łączącym funkcje rolnicze, mieszkaniowe i przyrodniczo-rekreacyjne.



2.3. Demografia

2.3.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

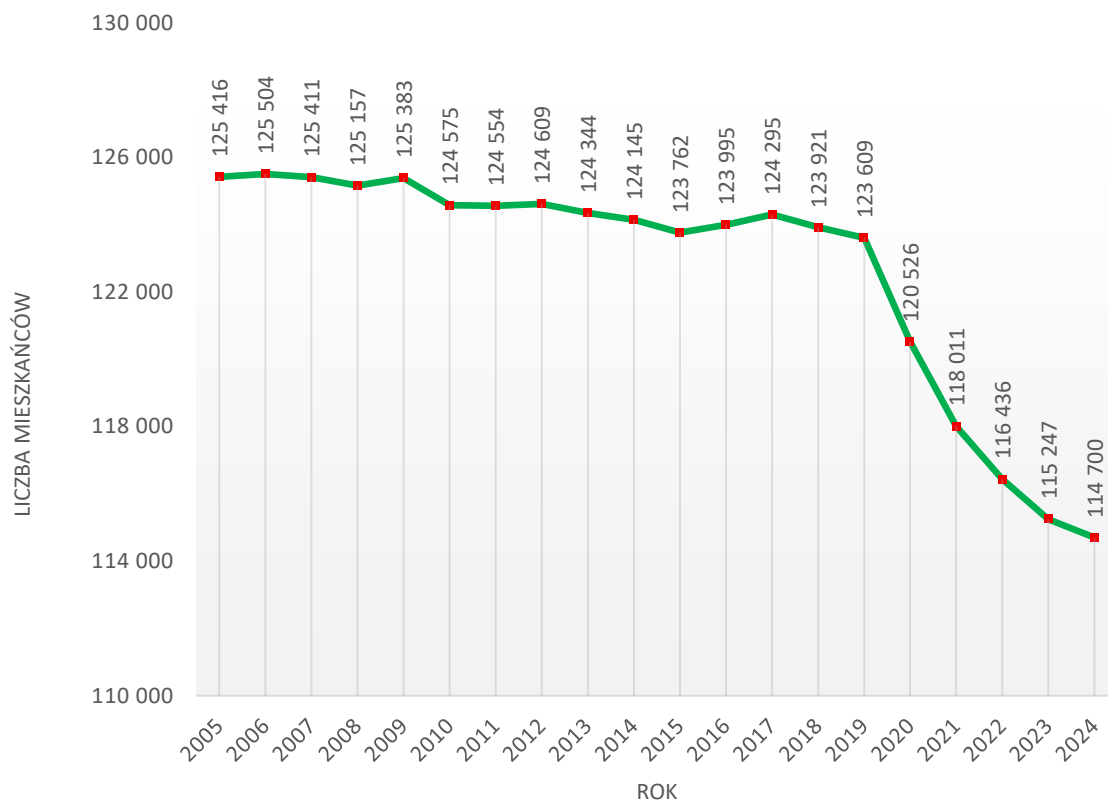


53 860



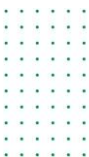
60 840

Miasto Gorzów Wielkopolski jest zamieszkiwane przez 114 700 (GUS, 2024) osób, a według danych Urzędu Miejskiego w Gorzowie Wielkopolskim liczba osób zameldowanych na stałe we wrześniu 2025 r. wynosiła 103 631. Spośród licznych a zarazem naturalnych czynników demograficznych, determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego na pierwszym miejscu należy wskazać zachodzące zmiany w liczbie ludności. W całym analizowanym okresie tj. od 2005 roku, według danych GUS, zaobserwowano spadek liczby mieszkańców miasta o 10 716 osób, a więc o 8,54 %. Gęstość zaludnienia w mieście kształtuje się na poziomie 1 337,9 os/km²

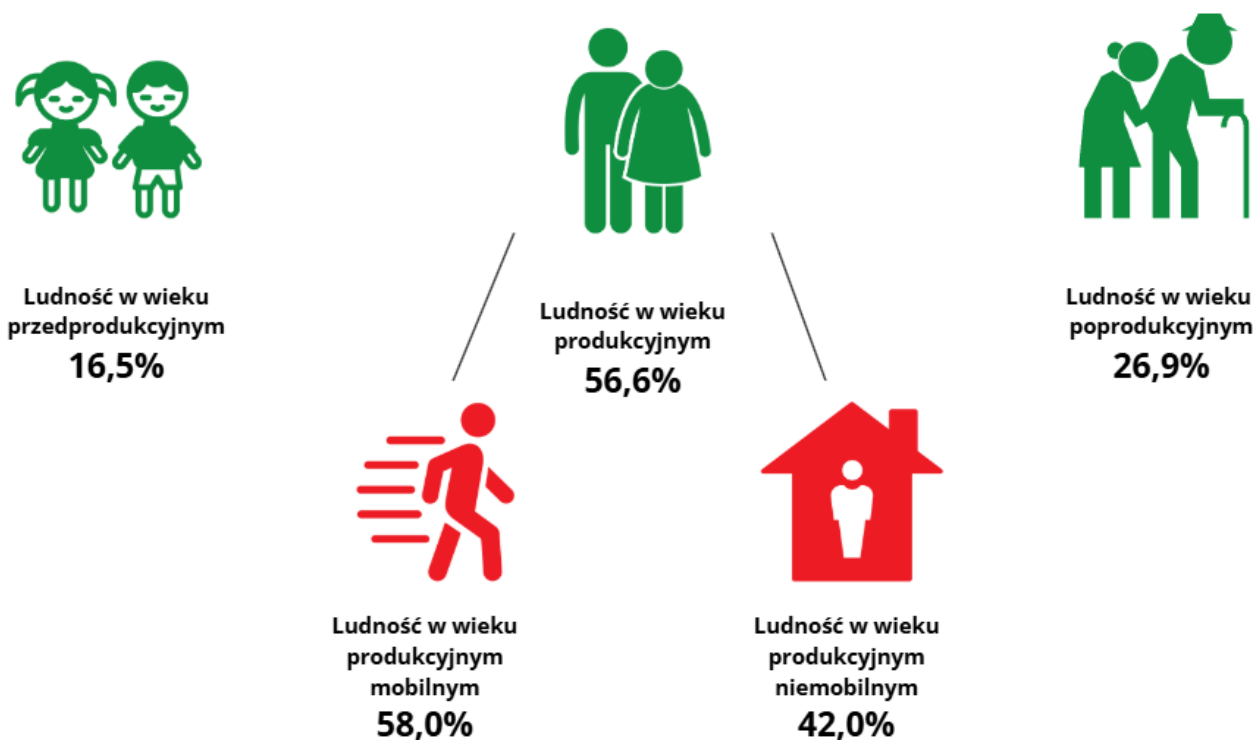


Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w latach 2005 – 2024

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



2.3.2. Struktura funkcjonalna ludności²



Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Gorzowa Wielkopolskiego wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2024 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 16,5% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 56,6%, zaś w wieku poprodukcyjnym 26,9%.

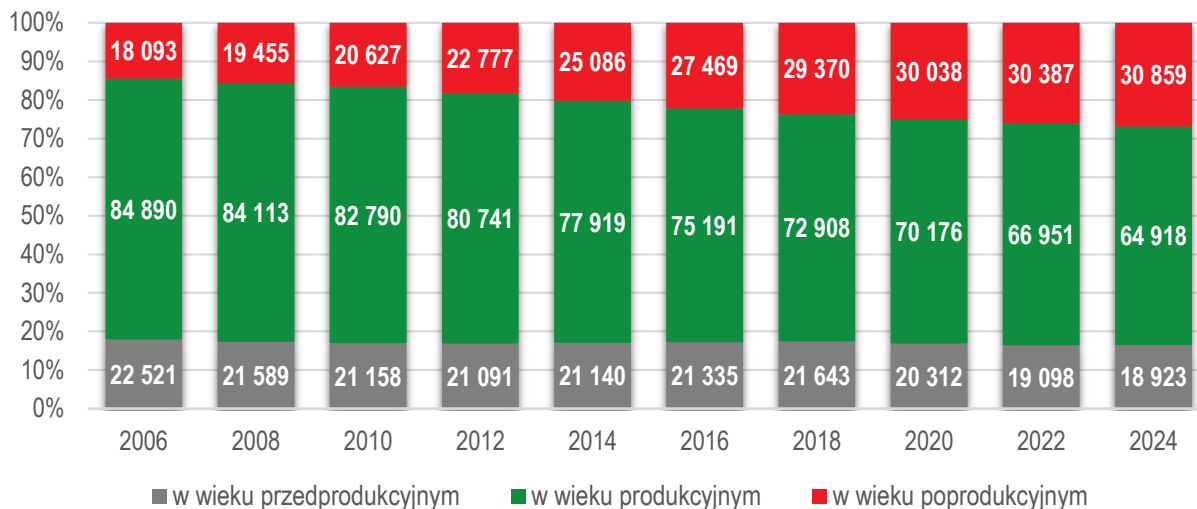
W ostatnich latach odnotowywany jest przyrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, przy rocznym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe. Tendencje te wskazują na potrzebę zmian w układzie komunikacyjnym Miasta i w ofercie przewozowej, w szczególności w zakresie tras i częstotliwości kursowania.

Zauważyć jednak należy, iż struktura wiekowa ludności zamieszkującej Gorzów Wielkopolski nie odbiega od ogólnej tendencji demograficznej związanej ze „starzeniem się” społeczeństwa województwa i kraju, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców.

² GUS. Stan na 31.12.2024 r.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Mieście Gorzów Wielkopolski w latach 2006-2024.

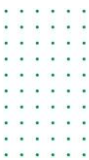
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.3.3. Ruch naturalny i wędrownkowy

Na terenie Miasta Gorzowa Wielkopolskiego dostrzega się stale malejący przyrost naturalny. W przypadku salda migracji wewnętrznych (krajowych) dostrzegalna jest negatywna tendencja charakteryzująca się sumarycznym odpływem mieszkańców z Miasta. Natomiast w przypadku salda migracji zewnętrznych (zagranicznych) występuje pozytywna tendencja dodatnia.

Tabela 2 Ruch naturalny i wędrownkowy na obszarze Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w latach 2019-2024.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>urodzenia żywe</i>	1 117	1 052	891	890	811	687
<i>zgony</i>	1 471	1 616	1 854	1 518	1 396	1 323
<i>przyrost naturalny</i>	-354	-564	-963	-628	-585	-636
<i>przyrost naturalny na 1000 ludności</i>	-2,86	-4,65	-8,05	-5,35	-5,05	-5,55
<i>zameldowania w ruchu wewnętrznym</i>	1 183	955	940	834	831	813
<i>wymeldowania w ruchu wewnętrznym</i>	1 463	1 347	1 496	1 507	1 388	1 427
<i>saldo migracji wewnętrznych</i>	-280	-392	-556	-673	-557	-614
<i>saldo migracji wewnętrznych na 1000 ludności</i>	-2,3	-3,2	-4,6	-5,7	-4,8	-5,4



zameldowania z zagranicy	50	41	45	52	49	71
wymeldowania za granicę	16	25	18	31	45	41
saldo migracji zagranicznych	34	16	27	21	4	30
saldo migracji zagranicznych na 1000 ludności	0,27	0,13	0,23	0,18	0,03	0,26
przyrost rzeczywisty	-600	-940	-1492	-1280	-1138	-1220
przyrost rzeczywisty na 1000 ludności	-4,85	-7,80	-12,64	-10,99	-9,87	-10,64

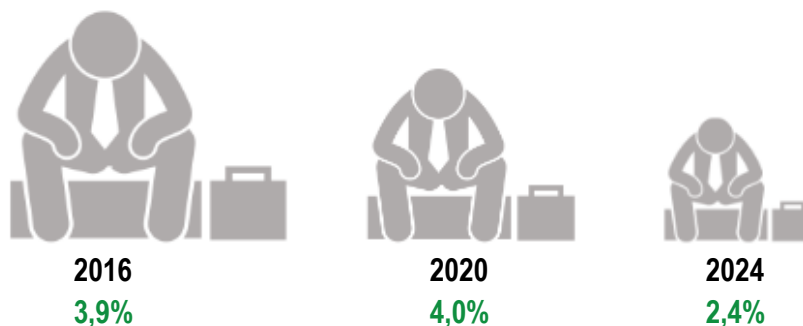
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.4. Gospodarka

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obowiązkowe. Z tego też powodu **zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.**

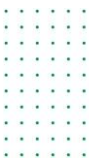
Na koniec 2024 r. liczba bezrobotnych w Mieście Gorzów Wielkopolski wyniosła 1 280 osób, a stopa bezrobocia 2,4%. Jest to mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa lubuskiego (4,5%) oraz mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski (5,1%).

Na koniec 2024 roku 1,5% aktywnych zawodowo mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego pracowało w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 22,2% w przemyśle, 6,7% w budownictwie, 40,1% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja, finanse i ubezpieczenia, rynek nieruchomości, nauka, kultura, rozrywka, rekreacja) oraz 29,6% pracowało w sektorze administracji publicznej, edukacji, opieki zdrowotnej i społecznej.



Rysunek 5 Stopa bezrobocia rejestrowanego w Mieście Gorzów Wielkopolski w latach 2016,2020,2024

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



3. Istniejąca sieć komunikacyjna

3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie Miasta Gorzów Wielkopolski

3.1.1. Transport drogowy

Podstawą komunikacji zbiorowej na terenie Miasta Gorzów Wielkopolski jest komunikacja miejska. Funkcję organizatora pełni Miasto Gorzów Wielkopolski. Natomiast operatorem, na wszystkich liniach, jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim.

Na terenie Miasta kursują także prywatni przewoźnicy, oferujący połączenia o charakterze podmiejskim i lokalnym. Przewoźnicy funkcjonują na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gorzów Wielkopolski lub przez inne podmioty. Na terenie Miasta korzystają oni z tych samych przystanków, co komunikacja miejska. Przewoźnicy prywatni obsługują niemal wszystkie kierunki wylotowe z miasta. Według stanu na 9 października 2025 r. liczba wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych ważnych do 31 grudnia 2025 r. oraz wydanych zezwoleń, które będą obowiązywać od 1 stycznia 2026 r. wynosi 26 szt.

Tabela 3 Wykaz linii przewoźników prywatnych realizowanych na terenie objętym Planem transportowym nie wykraczające poza powiat gorzowski i Miasto Gorzów Wielkopolski

Przewoźnik	Nr zezwolenia	Miejscowość / przystanek początkowy	Miejscowość / przystanek końcowy	Rodzaj przewozu	Rodzaj linii
Biuro Przewozowo-Handlowe MUSTANG	90/1	Staw	Gorzów Wielkopolski	prywatny (komercyjny)	regularna
Biuro Przewozowo-Handlowe MUSTANG	91	Staw	Gorzów Wielkopolski	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	156	Krasowiec	Ulim	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	173	Gorzów Wielkopolski	Baczyna	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	174	Gorzów Wielkopolski	Baczyna	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	175	Gorzów Wielkopolski	Baczyna	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	176	Wieprzyce	Łupowo	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	177	Wieprzyce	Wieprzyce	prywatny (komercyjny)	regularna

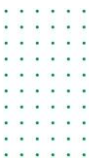
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Przewoźnik	Nr zezwolenia	Miejscowość / przystanek początkowy	Miejscowość / przystanek końcowy	Rodzaj przewozu	Rodzaj linii
ARGOS Sp. z o.o.	178	Wieprzyce	Łupowo	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	179	Wieprzyce	Łupowo	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	181	Brzozowiec	Deszczno	prywatny (komercyjny)	sezonowa
ARGOS Sp. z o.o.	182	Deszczno	Deszczno	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	183/1	Gorzów Wielkopolski	Deszczno	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	184/1	Gorzów Wielkopolski	Osiedle Poznańskie	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	186/1	Gorzów Wielkopolski	Łagodzin	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	187/1	Gorzów Wielkopolski	Łagodzin	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	188/1	Gorzów Wielkopolski	Ulim	prywatny (komercyjny)	regularna
PKS w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	196	Gorzów Wielkopolski	Wawrów	prywatny (komercyjny)	regularna
PKS w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	197	Gorzów Wielkopolski	Wojcieszyce	prywatny (komercyjny)	regularna
PKS w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	198	Gorzów Wielkopolski	Kłodawa	prywatny (komercyjny)	regularna / sezonowa
PKS w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	200	Gorzów Wielkopolski	Wawrów	prywatny (komercyjny)	regularna
PKS w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	201	Różanki	Gorzów Wielkopolski	prywatny (komercyjny)	regularna
PKS w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	202	Gorzów Wielkopolski	Wawrów	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	203	Gorzów Wielkopolski	Deszczno	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	204	Deszczno	Deszczno	prywatny (komercyjny)	regularna
ARGOS Sp. z o.o.	205	Brzozowiec	Deszczno	prywatny (komercyjny)	regularna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta w Gorzowie Wielkopolskim.

Ponadto na terenie Miasta dostępne są autobusy komunikacji dalekobieżnej. Bezpośrednio z Gorzowa Wielkopolskiego można dostać się m.in. do: Katowic, Kielc, Krakowa, Lublina, Łodzi, Poznania, Szczecina, Słubic, Świnoujścia, Warszawy, Wrocławia, Zakopanego czy Zielonej Góry.



3.1.2. Transport kolejowy

Na układ sieci kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim składają się dwie czynne linie o znaczeniu państwowym i regionalnym oraz jedna znaczenia miejscowego:

- ❖ linia kolejowa nr 203 łącząca Berlin z Tczewem przez Gorzów Wielkopolski;
- ❖ linia kolejowa nr 367 łącząca Gorzów Wielkopolski ze Zbąszynkiem, a tam przechodzi w linię E20 (Berlin-Moskwa);
- ❖ linia kolejowa nr 415 z Gorzowa Wielkopolskiego do przystanku Gorzów Wielkopolski Wieprzyce.

Obecnie sieć kolejowa przebiegająca na terenie Gorzowa Wielkopolskiego ma łącznie 33 km. Są to linie niezelektryfikowane, z czego na odcinkach o długości 11 kilometrów to linie dwutorowe.

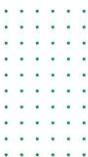
Na terenie Miasta znajduje się łącznie sześć stacji i przystanków kolejowych, tj.:

- ❖ Gorzów Wielkopolski;
- ❖ Gorzów Wielkopolski Karnin;
- ❖ Gorzów Wielkopolski Wieprzyce;
- ❖ Gorzów Wielkopolski Zamoście;
- ❖ Gorzów Wielkopolski Zieleniec;
- ❖ Gorzów Wielkopolski Wschodni.

Gorzów Wielkopolski pozostaje obecnie jedynym miastem wojewódzkim w Polsce pozbawionym dostępu do zelektryfikowanej sieci kolejowej. Stanowi to istotne utrudnienie w organizacji sprawnych połączeń międzywojewódzkich, zwłaszcza z Warszawą.

Dla mieszkańców północnej części województwa lubuskiego Gorzów Wielkopolski pełni kluczową rolę w systemie transportu kolejowego, jest ważnym węzłem łączącym region z Poznaniem, innymi ośrodkami wojewódzkimi w kraju, a także z Berlinem.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2025 r. podpisały umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dotyczącej rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych nr 367 i 368 na odcinku Międzychód – Skwierzyna – Gorzów Wielkopolski, a także odbudowy fragmentu linii nr 415, łączącej stację Gorzów Wielkopolski z ze strefą ekonomiczną, w ramach programu Kolej +. Cała trasa, od Szamotuł do Gorzowa Wielkopolskiego, zostanie zaprojektowana z myślą o prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz z uwzględnieniem docelowej elektryfikacji. Po zakończeniu inwestycji przejazd na trasie Poznań – Gorzów Wielkopolski zajmie około 78 minut w przypadku pociągów dalekobieżnych oraz około 120 minut dla pociągów regionalnych. Ponadto Miasto Gorzów Wielkopolski od 2019 roku prowadzi aktywne działania w zakresie potrzeby realizacji kluczowych projektów z punktu widzenia rozbudowy siatki połączeń kolejowych, zarówno w połączeniach aglomeracyjnych jak i regionalnych oraz dalekobieżnych w granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, ale także województwa lubuskiego. W tym celu powołany został specjalny zespół w ramach Urzędu Miasta, współpracujący także z ekspertami zewnętrznymi, którego zadaniem jest stały kontakt i współpraca z Urzędem Marszałkowskim, spółkami Grupy PKP, przewoźnikami kolejowymi oraz Ministerstwem Infrastruktury. Dzięki tej współpracy, poza wspomnianym powyżej projektem w ramach Programu Kolej +, wypracowana została także koncepcja



budowy nowych torów stacyjnych w Kostrzynie nad Odrą, o łącznej długości około 1500 m, łączących bezpośrednio linię nr 203 z 273, które pozwolą prowadzić ruch pociągów bez zmiany kierunku jazdy i zbędnych manewrów w takich relacjach jak Gorzów – Szczecin i Gorzów - Zielona Góra – Wrocław, tzw. łącznice w Kostrzynie nad Odrą. Dzięki tej współpracy PKP PLK S.A. uwzględniło potrzebę realizacji łącznic w Studium Wykonalności dla linii kolejowej 273 na odcinku Rzepin – Szczecin Podjuchy i do końca 2025 r. planowane jest ogłoszenie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej budowy ww. łącznic.

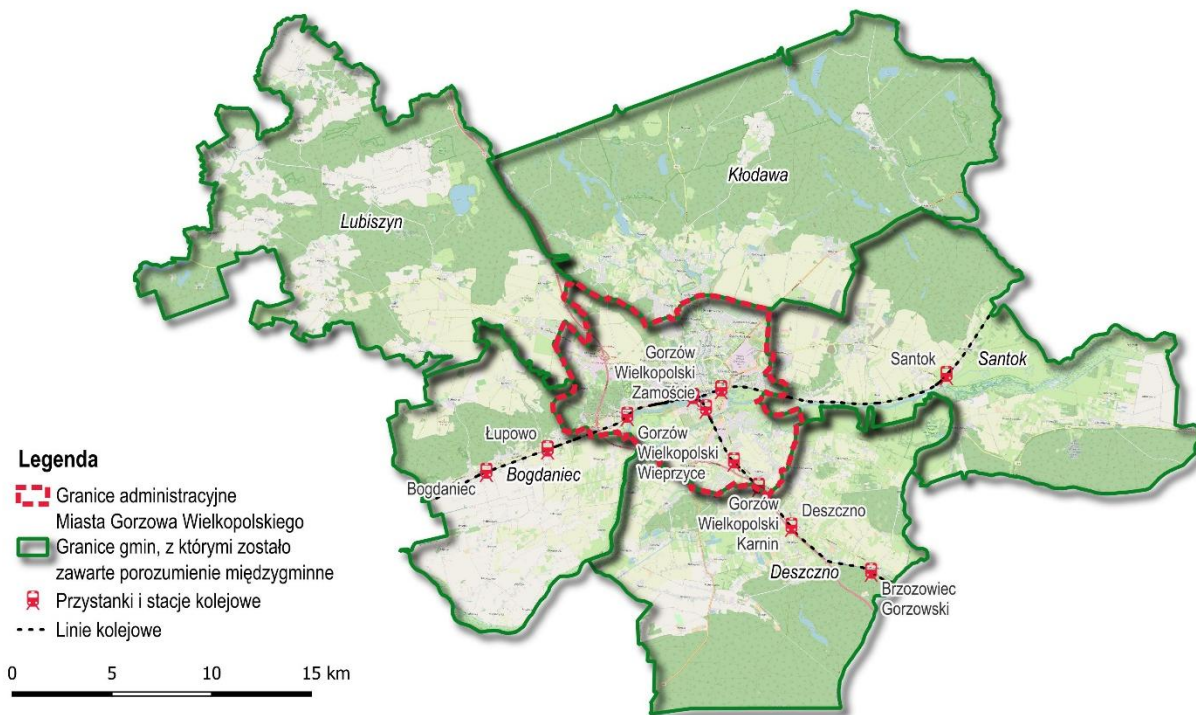
Kolejnym ważnym projektem, wypracowanym w ramach współpracy z ww. instytucjami, to budowa tzw. Magistrali Zachodniej czyli linii komunikacyjnej na osi północ- południe. tj. Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Skwierzyna – Międzyrzecz – Świebodzin – Sulechów – Zielona Góra – Żagań-Żary/Nowa -Sól - Wrocław, zwiększająca oddziaływanie pasażerskie zachodniego korytarza transportowego w ciągu linii kolejowej nr 273. W tym celu 6 września 2025 r. Samorząd Województwa Lubuskiego podpisał z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. list intencyjny ws. współfinansowania opracowania studium wykonalności dla tego przedsięwzięcia.

Dzięki powyżej wymienionym inwestycjom, związanym z modernizacją i budową nowych odcinków linii kolejowej, przygotowywana zostanie infrastruktura kolejowa w takim zakresie, aby możliwe było uruchomienie siatki szybkich połączeń stolic regionów z miastami powiatowymi i głównymi generatorami ruchu uzupełniając obecną ofertę przewozów regionalnych.

Pociągi o zasięgu regionalnym oraz dalekobieżnym oferuje POLREGIO, którymi można dojechać m.in. w kierunku: Kostrzyna, Zielonej Góry, Krzyża i Poznania. Pociągi tego przewoźnika zatrzymują na wszystkich przystankach kolejowych w Gorzowie Wielkopolskim.

Pociągi dalekobieżne oferuje przewoźnik PKP Intercity S.A. oraz bezpośrednimi połączeniami można dojechać m.in. do: Gdyni, Kostrzyna, Lublina, Piły, Zbąszynka i Warszawy.

W SUIKZP szczególny nacisk położono na rozwój i modernizację transportu kolejowego w regionie, obejmującą elektryfikację oraz modernizację linii nr 203 (Krzyż–Kostrzyn) i nr 367 (Gorzów–Zbąszynek), a także odtworzenie linii nr 415 (Gorzów Wielkopolski–Myślibórz). Choć modernizacja kolei leży w gestii PKP Polskich Linii Kolejowych, władze Gorzowa Wielkopolskiego od wielu lat wywierają nacisk, aby proces zmian modernizacyjnych oraz optymalizacja połączeń odpowiadały oczekiwaniom mieszkańców miasta i regionu. Działania te mają na celu utworzenie kolei aglomeracyjnej, integrującej obszar metropolitalny, poprawiającej dostępność transportową oraz ograniczającej wykluczenie komunikacyjne. Obecnie elektryfikacja linii nr 203 jest odsunięta w czasie ze względu na brak odpowiednio wysokiego priorytetu, co wiąże się z niedostatecznym finansowaniem inwestycji. W ramach programu „Kolej+” ogłoszonego w 2020 roku, samorządy województw lubuskiego i zachodniopomorskiego zgłosiły projekt odbudowy linii nr 415 na odcinku Myślibórz–Gorzów Wielkopolski. Projekt został zakwalifikowany do II etapu programu, jednak z powodu braku zainteresowania ze strony samorządów z obu województw, został odrzucony. Obecnie odtworzenie linii nr 415 znajduje się na liście rezerwowej inwestycji kolejowych PKP PLK.



Rysunek 6 Sieć kolejowa w Mieście Gorzów Wielkopolski oraz w gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne.

Źródło: opracowanie własne.

3.2. Transport pasażerski dostępny na terenie gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne

W przeszłości Gorzów Wielkopolski, w ramach porozumień komunalnych, obsługiwał gminy sąsiadujące w znacznie szerszym zakresie niż obecnie, zapewniając sieć połączeń zarówno do miasta, jak i tych wewnątrzgminnych. Obecnie zakres tej obsługi jest ograniczony do kilku wybranych linii, a lokalny transport publiczny jest organizowany samodzielnie przez gminy. Głównym powodem tego stanu jest możliwość korzystania przez gminy z dopłat z Rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA), które pozwalają gminom na finansowanie przewozów w sposób bardziej korzystny ekonomicznie. Zmniejszenie roli Gorzowa Wielkopolskiego w bezpośredniej obsłudze przewozów utrudnia jednak integrację systemu transportowego w regionie i ogranicza spójność komunikacyjną między miastem a gminami.

3.2.1. Gmina Kłodawa

Połączenia autobusowe funkcjonujące na terenie Gminy Kłodawa realizowane są zarówno w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego oraz jako komunikacja wewnątrzgminna. W ramach porozumienia komunalnego funkcjonuje linia nr 111 obsługiwana przez MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., zapewniająca połączenie Gorzowa Wielkopolskiego z Chwałęciami i integrację z miejską siecią komunikacyjną.



Obsługę pozostałych miejscowości realizuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o., działające na podstawie umowy z gminą. Łącznie funkcjonuje sześć linii autobusowych obejmujących główne sołectwa.

W 2024 r. gmina przeznaczyła na transport publiczny ponad 2 mln zł. Kontynuowany był bilet uczniowski w cenie 16 zł miesięcznie, z którego korzystało średnio około 227 uczniów. Ponadto gmina pozyskała ponad 600 tys. zł dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, co pozwoliło na utrzymanie i rozwój oferty przewozowej. System stanowi podstawowe narzędzie zapewniające mieszkańcom dostęp do usług publicznych i ośrodka miejskiego.

3.2.2. Gmina Lubiszyn

System publicznego transportu zbiorowego w Gminie Lubiszyn funkcjonuje w oparciu o porozumienia komunalne oraz usługi realizowane na zlecenie gminy. W ramach współpracy z Miastem Gorzów Wielkopolski obsługiwane są dwie linie autobusowe nr 130 i 131 realizowane przez MZK w Gorzowie Wielkopolski Sp. z o.o., zapewniające połączenie Gorzowa Wielkopolskiego z Baczyną oraz bezpośrednią integrację z komunikacją miejską.

Gmina organizuje również własny transport publiczny, w tym dowozy szkolne. W 2024 r. zadanie to realizowało Przedsiębiorstwo Usługowe ARGOS Agata Miłostan, dowożąc 302 uczniów do placówek oświatowych na terenie gminy (stan na 1 września 2023 r.).

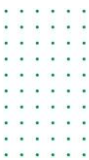
W 2024 r. na funkcjonowanie transportu publicznego gmina przeznaczyła łącznie 2 691 958,92 zł. Dodatkowym źródłem finansowania były dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, które wyniosły 993 578,30 zł. Łączna praca przewozowa na sześciu liniach, dla których gmina pełni funkcję organizatora, wyniosła 331 747,70 km. Zadanie realizowano taborem obejmującym 9 autobusów, w tym 2 pojazdy o liczbie miejsc 9–17, 6 pojazdów o liczbie miejsc 18–50 oraz 1 autobus powyżej 50 miejsc. W 2024 r. transport publiczny w gminie obsłużył 36 252 pasażerów. System obejmuje łącznie 6 linii autobusowych zapewniających podstawową obsługę komunikacyjną mieszkańców.

3.2.3. Gmina Santok

System publicznego transportu zbiorowego w Gminie Santok funkcjonuje w oparciu o porozumienie komunalne oraz komunikację wewnątrzgminną. W ramach współpracy z Miastem Gorzów Wielkopolski obsługiwane są dwie linie autobusowe nr 113 i 122 realizowane przez MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. Zapewniają one połączenia pomiędzy Gorzowem Wielkopolskim a miejscowościami Wawrów i Czechów, umożliwiając mieszkańcom bezpośrednią integrację z systemem komunikacji miejskiej.

Od 1 stycznia 2025 r. lokalny transport zbiorowy na terenie gminy obsługuje PKS w Gorzowie Wielkopolskim. System obejmuje sześć linii autobusowych, na których funkcjonuje łącznie 16 par kursów, zapewniając mieszkańcom podstawową, codzienną obsługę komunikacyjną.

W 2024 r. gmina uzyskała dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w wysokości 874 378,20 zł. Środki te przeznaczone na utrzymanie i rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym zapewnienie ciągłości przewozów oraz ich dostępności dla mieszkańców wszystkich obsługiwanych miejscowości.



3.2.4. Gmina Deszczno

Publiczny transport zbiorowy w Gminie Deszczno obejmuje zarówno połączenia do Gorzowa Wielkopolskiego, jak i komunikację wewnątrzgminną. W ramach porozumienia komunalnego kursują linie autobusowe nr 112 i 127, obsługiwane przez MZK w Gorzowie Wielkopolskim. Sp. z o.o., które łączą Gorzów z miejscowością Łagodzin, zapewniając integrację z miejską siecią komunikacyjną.

Z dniem 1 kwietnia 2025 r. gmina uruchomiła własny system publicznego transportu zbiorowego, obejmujący pięć linii autobusowych. Komunikacja ta jest bezpłatna dla mieszkańców posiadających ważną Kartę Mieszkańca. Obsługę przewozów powierzono Przedsiębiorstwu Usługowemu ARGOS, które realizuje zadanie taborem liczącym 10 pojazdów, obejmującym autobusy oraz mikrobusy.

Dotychczas gmina Deszczno korzystała wyłącznie z usług MZK w Gorzowie Wlkp., ponosząc roczne koszty na poziomie około 2 mln zł. Nowy system bezpłatnej komunikacji wiąże się z podobnym poziomem wydatków, jednak dzięki pozyskanemu dofinansowaniu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych gmina pokryje jedynie część kosztów. Po uwzględnieniu wsparcia poziom wydatków gminy wyniesie około 1,5 mln zł rocznie.

Nowa sieć pięciu linii zapewnia bezpośrednie połączenia wszystkich kluczowych miejscowości gminy z Gorzowem Wielkopolskim, znacząco poprawiając dostępność transportową mieszkańców. System ten stanowi istotny element polityki społecznej gminy, ukierunkowanej na zwiększenie mobilności oraz ułatwienie dostępu do usług publicznych, edukacji i rynku pracy.

3.2.5. Gmina Bogdaniec

Publiczny transport zbiorowy w Gminie Deszczno obejmuje zarówno połączenia do Gorzowa Wielkopolskiego, jak i komunikację wewnątrzgminną. W ramach porozumienia komunalnego kursują linie autobusowe nr 130 i 131, obsługiwane przez MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., które łączą Gorzów z miejscowościami Stanowice, zapewniając integrację z miejską siecią komunikacyjną.

Gmina prowadzi również własny lokalny transport publiczny, realizowany przez Przedsiębiorstwo Usługowe „ARGOS” Agata Miłostan. W 2024 roku funkcjonowało pięć linii autobusowych, zapewniających podstawową obsługę mieszkańców.

Na organizację transportu publicznego w Gminie Deszczno w 2024 roku wydatkowano łącznie 1 693 715,09 zł, w tym 215 277,96 zł ze środków własnych gminy na linie obsługiwane przez MZK w Gorzowie Wielkopolskim oraz 1 478 437,13 zł na linie lokalne. Dodatkowo gmina uzyskała dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych w kwocie 501 301,50 zł, które częściowo pokryło koszty realizacji przewozów.

3.3. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej



3.3.1. Charakterystyka jakościowa i ilościowa

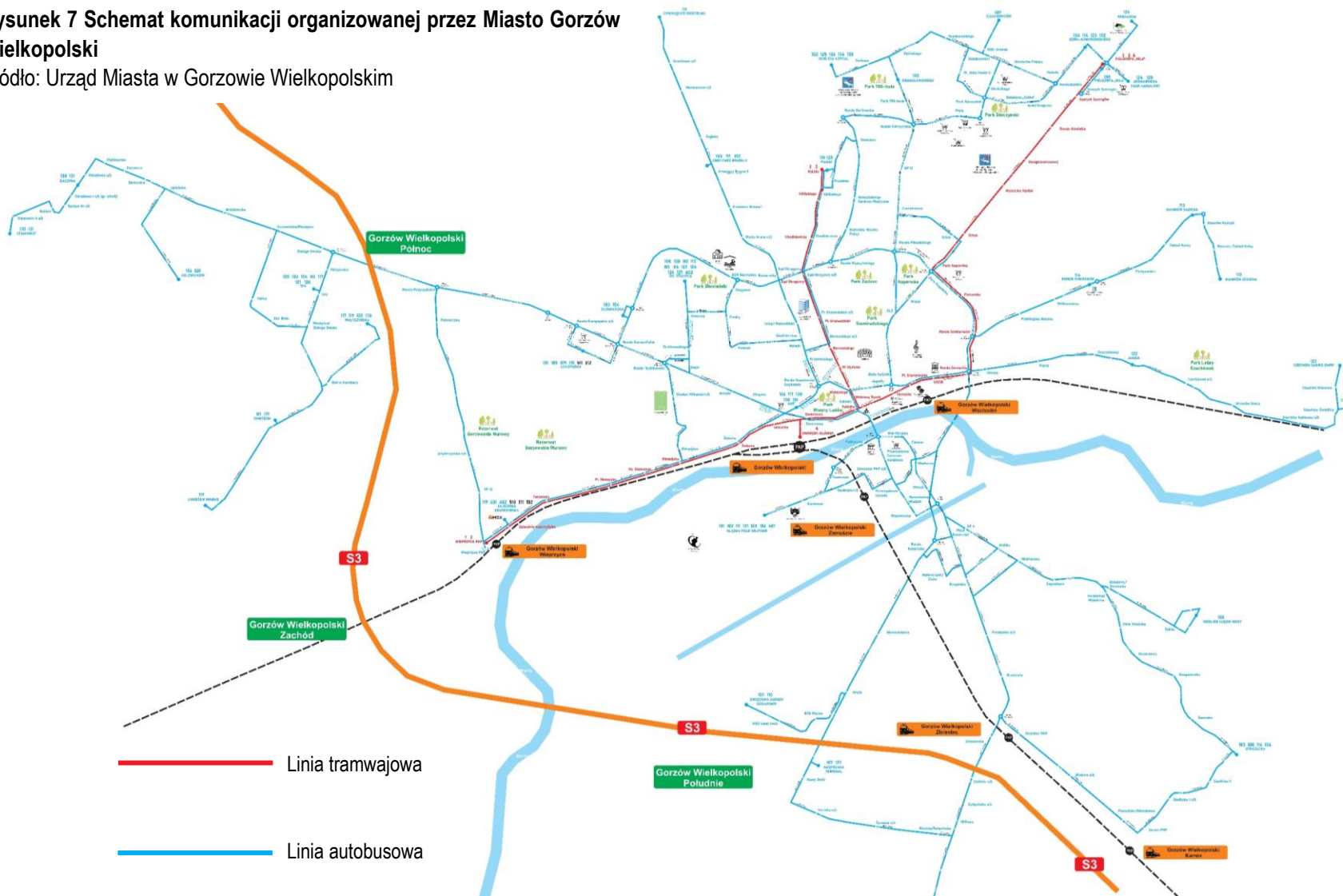
Sieć komunikacyjną organizowaną przez Miasto Gorzów Wielkopolski, której operatorem jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Gorzów Wielkopolskim na obszarze objętym Planem w 2025 r. stanowi 36 linii autobusowych, 3 linie autobusowe nocne oraz 4 linie tramwajowe. Operator Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Kostrzyńskiej 46 w Gorzów Wielkopolskim jest podmiotem wewnętrznym.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓW WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Rysunek 7 Schemat komunikacji organizowanej przez Miasto Gorzów Wielkopolski

Źródło: Urząd Miasta w Gorzowie Wielkopolskim



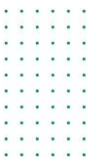


Tabela 4 Linie komunikacyjne organizowane przez Miasto Gorzów Wielkopolski

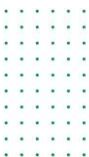
<i>nr linii</i>	<i>charakterystyka linii</i>
101, 104, 124, 126	linie autobusowe miejskie, podstawowe I rzędu – są to linie charakteryzujące się najwyższą częstotliwością – autobusy kursują co 15-30 minut przez większą część dnia
103, 111*, 113*, 122*, 125, 134	linie autobusowe miejskie podstawowe II rzędu – autobusy kursują co 30-60 minut przez większą część dnia *linia pełni jednocześnie rolę linii podmiejskiej
100, 106, 108, 109, 112*, 127*, 132	linie autobusowe miejskie uzupełniające – autobusy kursują co 60-90 minut przez większą część dnia *linia pełni jednocześnie rolę linii podmiejskiej
102, 105, 107, 110, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 123, 128, 130*, 131*, 135, 136, 401, 402	linie autobusowe miejskie uzupełniające – autobusy kursują kilka razy dziennie
510, 511, 512	linie autobusowe nocne
1, 2, 3, 4	linie tramwajowe

Źródło: opracowanie własne

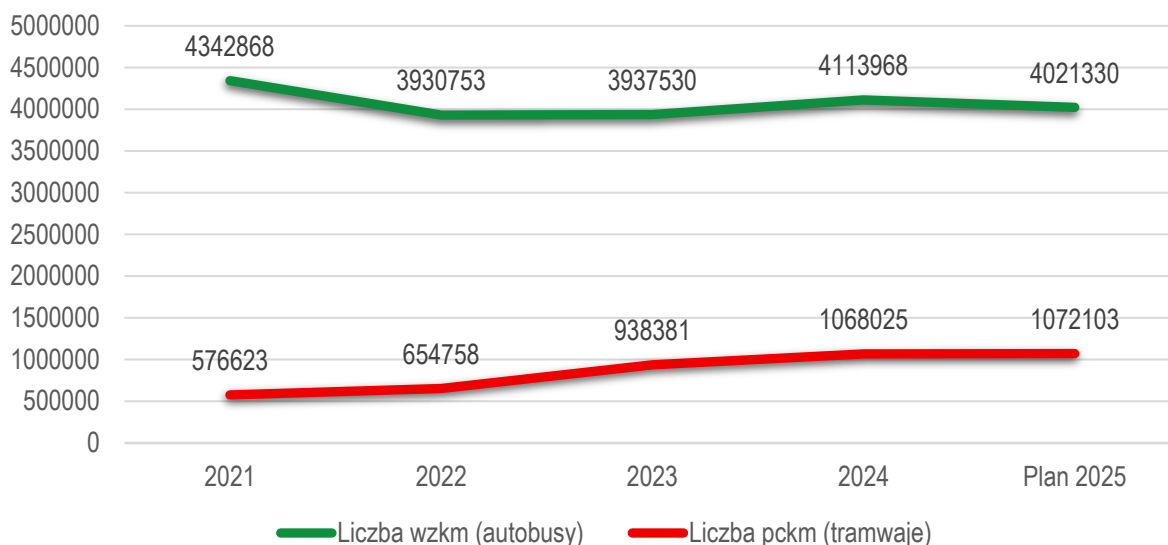
Tabela 5 Liczba wozokilometrów i pociągokilometrów w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Gorzów Wielkopolski w latach 2021 – 2025

Rok	Liczba wzkkm (autobusy)	Liczba pckm (tramwaje)
2021	4 342 868	576 623
2022	3 930 753	654 758
2023	3 937 530	938 381
2024	4 113 968	1 068 025
Plan 2025	4 021 330	1 072 103

Źródło: opracowanie własne na danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035**



Wykres 3 Liczba wozokilometrów i pociągokilometrów w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Gorzów Wielkopolski w latach 2021 – 2025

Źródło: opracowanie własne na danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

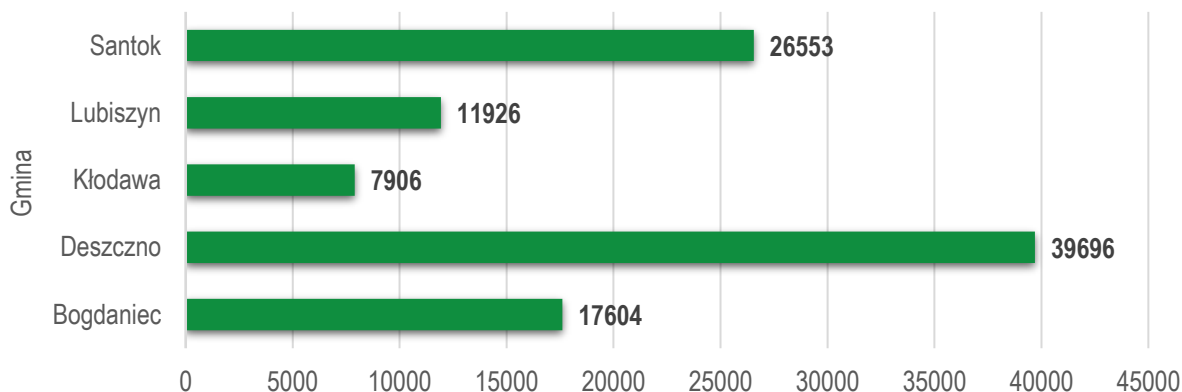
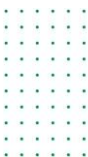
Tabela 6 Liczba wozokilometrów w komunikacji miejskiej organizowane przez Miasto Gorzów Wielkopolski na obszarach gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne w latach 2021-2025.

Dzień tygodnia

Liczba wzkm

	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	Plan 2025 r.
<i>Bogdaniec</i>	13 849,54	17 876,05	17 928,30	12 982,47	17 688,00
<i>Deszczno</i>	170 283,65	164 841,76	153 567,15	155 418,78	39 783,00
<i>Kłodawa</i>	7 985,40	7 956,40	7 928,89	7 863,40	7 906,00
<i>Lubiszyn</i>	44 318,60	24 093,30	12 269,00	11 829,00	11 858,00
<i>Santok</i>	38 813,51	35 069,20	26 601,81	29 465,70	26 853,00
<i>Witnica</i>	5 117,50	1 339,0	0	0	0
Razem wzkm na Gminach	280 368,20	251 175,71	218 295,15	217 559,35	104 088,00

Źródło: opracowanie własne na danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.



Planowane wzkm w 2025 r.

Wykres 4 Liczba planowanych do wykonania wozokilometrów w 2025 r. w poszczególnych gminach

Źródło: opracowanie własne na danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

3.3.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na 2025 r. operator wykorzystywał do obsługi sieci komunikacyjnej 80 autobusów i 21 tramwajów. Tabor jest zróżnicowany – MZK Sp. z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim posiada różne modele pojazdów marki Solaris, MAN raz tramwaje nowszej generacji PESA i starsze pojazdy marki Duwag.

Tabela 7 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej

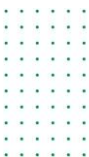
Liczba pojazdów ogółem	Liczba pojazdów poniżej 5 lat	Liczba pojazdów 6-10 lat	Liczba pojazdów 11-15 lat	Liczba pojazdów powyżej 16 lat	Średni wiek pojazdu we flocie
80	16	39	12	13	9,63

Źródło: opracowanie własne na danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

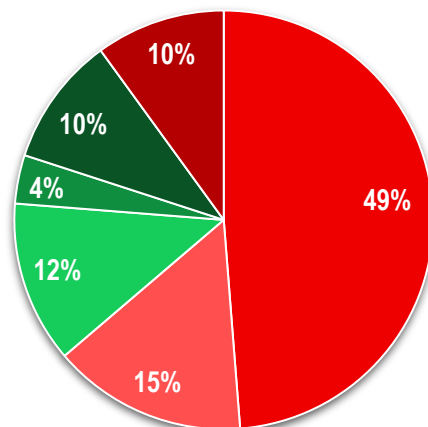
Tabela 8 Charakterystyka tramwajów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej

Liczba pojazdów szynowych ogółem	Liczba pojazdów szynowych w wieku 6 lat	Liczba pojazdów szynowych w wieku 59 lat
22	14	8

Źródło: opracowanie własne na danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.



Do obsługi komunikacji miejskiej wykorzystuje się w całości 100% niskopodłogowy tabor autobusowy. Tramwaje niskopodłogowe stanowią 64% floty szynowej, co stanowi 14 tramwajów. Wszystkie liniowe pojazdy są wyposażone w system zapowiedzi przystanków. W kwestii spełniania norm czystości spalin najliczniejszą grupę stanowią pojazdy z normą EURO 6, najniższą normę w taborze, czyli EURO 3 posiadają 3 pojazdy. Obecnie we flocie znajduje się 8 pojazdów hybrydowych i 8 elektrycznych z ładowaniem pantografowym.



■ EURO-6 ■ EURO-5 ■ EURO-4 ■ EURO-3 ■ Hybryda EURO-6D ■ Elektryczny

Wykres 5 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej

Źródło: opracowanie własne na danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

Od 2021 roku przeprowadzono następujące inwestycje taborowe:

- 2021 rok: leasing 6 nowych autobusów MAN NL12 (autobusy - 12 metrowe, roczniki - 2021);
- 2021 rok: zakup 2 nowych autobusów hybrydowych Solaris Urbino 12 Hybrid (autobusy - 12 metrowe, roczniki - 2021);
- 2022 rok : dostawa 8 nowych autobusów elektrycznych Solaris Urbino 12 Electric (autobusy - 12 metrowe, roczniki - 2022);
- 2023 rok: zakup 1 używanego autobusu
- 2024 rok: leasing 4 używanych autobusów MAN NL 363 (autobusy - 15 metrowe, roczniki - 2017);

W ramach realizacji polityki zrównoważonego transportu publicznego, Spółka planuje szereg inwestycji w nowoczesny i zeroemisyjny tabor autobusowy oraz tramwajowy w latach 2025–2035. Celem tych działań jest poprawa jakości usług przewozowych, ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz zwiększenie udziału transportu publicznego w podróżach mieszkańców.

W latach 2026–2035 planowany jest zakup 74 autobusów elektrycznych i wodorowych o pojemności MAXI i MEGA. Znaczna część kosztów planowanych inwestycji zostanie pokryta ze środków unijnych (m.in. programy KPO - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, FEWL - Fundusze Europejskie



dla Lubuskiego, FEniKS - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko). Przewiduje się, że udział własny w kosztach inwestycji będzie minimalny w przypadku pełnego dofinansowania.

Najważniejsze inwestycje obejmują:

- 2026 r. – zakup 7 autobusów elektrycznych w ramach projektu NFOŚ (KPO).
- 2026 r. – zakup 10 autobusów elektrycznych w ramach projektu FEWL.
- 2027 r. – zakup 12 autobusów elektrycznych.
- 2029 r. – zakup 9 autobusów elektrycznych lub wodorowych.
- 2031 r. – zakup 10 autobusów elektrycznych lub wodorowych.
- 2033 r. – zakup 15 autobusów elektrycznych lub wodorowych
- 2035 r. – zakup 11 autobusów elektrycznych lub wodorowych.

Inwestycje te są kontynuacją przyjętej przez Miasto strategii modernizacji taboru i przechodzenia na pojazdy zeroemisyjne. Równocześnie w ramach prowadzonych projektów planowany jest rozwój infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych lub tankowania autobusów wodorowych.

W 2028 roku przewidziany jest zakup 7 nowoczesnych tramwajów niskopodłogowych dwukierunkowych o pojemności pasażerskiej dla co najmniej 165 osób każdy.

Zgodnie z nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, od 2026 roku wszystkie miasta powyżej 100 tys. mieszkańców będą mogły kupować wyłącznie autobusy zeroemisyjne.

3.3.3. Infrastruktura przystankowa

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnienie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje dotyczące godzin odjazdów środków transportu. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Na terenie Gorzowa Wielkopolskiego funkcjonują obecnie 423 przystanki komunikacji miejskiej, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Gorzów Wielkopolski. Zostały one ustanowione uchwałą nr XXIV/416/2025 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 30 września 2025 r. będącą zmianą do uchwały nr LXXI/773/2014 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 4 lipca 2014 r. ws. określenia



przystanków. W Mieście znajduje się łącznie 358 przystanków autobusowych oraz 65 przystanków tramwajowych.

Spośród nich:

- ❖ 55 przystanków jest w pełni wyposażonych, posiadając zatokę, peron, wiatę oraz System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP);
- ❖ 211 przystanków posiada zatokę oraz wiatę lub peron;
- ❖ 38 przystanków wyposażonych jest w zatokę, ale nie mają wiaty;
- ❖ 119 przystanków stanowi wyłącznie peron, bez wiaty.

Ponadto na obszarze miasta znajdują się również przystanki, których właścicielem lub zarządzającym nie jest Miasto Gorzów Wielkopolski, lecz inne podmioty:

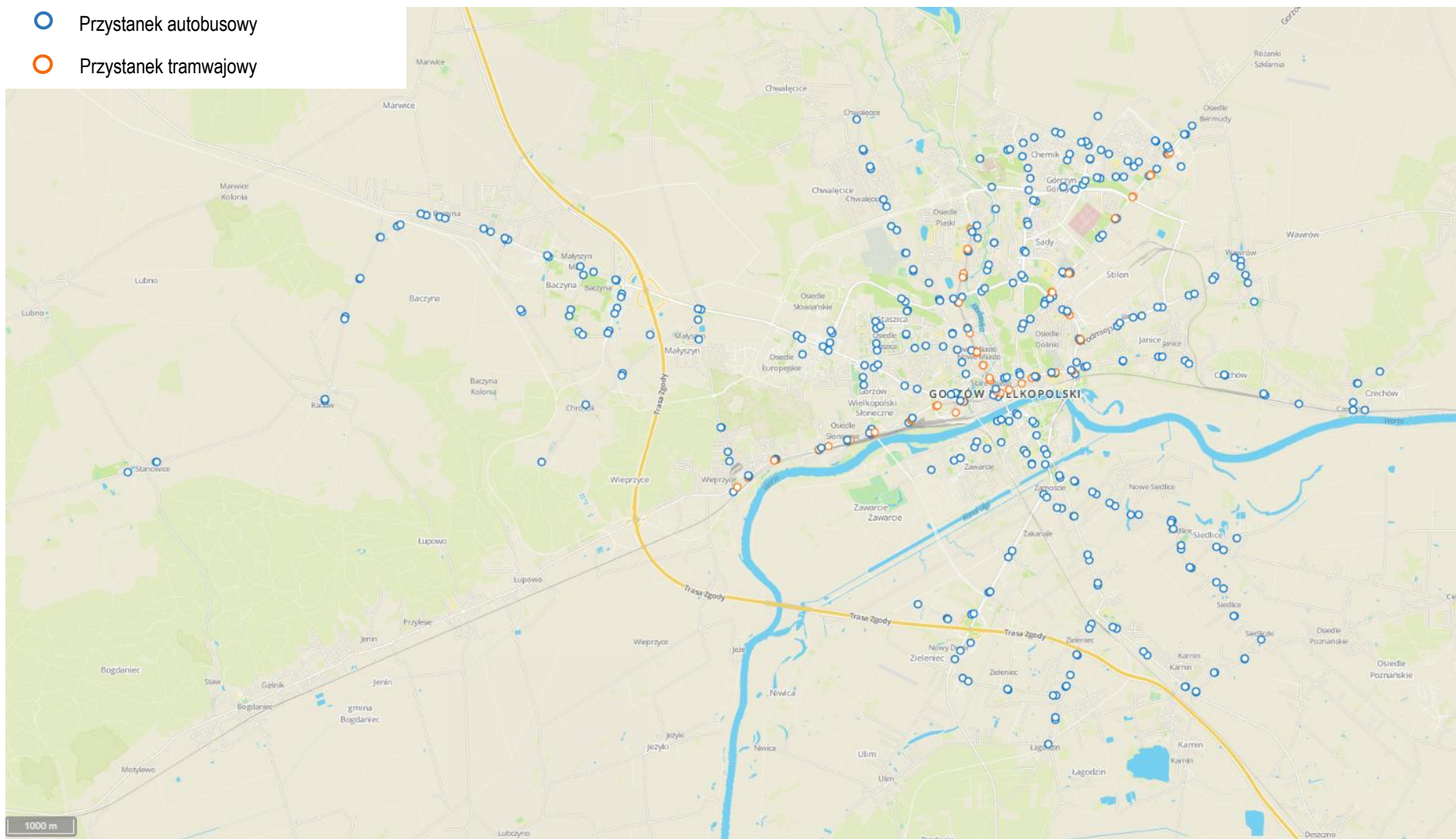
- ❖ Małszyńska – zarządca TPV;
- ❖ Chróścik INNEKO - zarządca Inneko;
- ❖ Kasprzaka Terminal - zarządca Plaza Sp.z o.o.;
- ❖ Słowińska – zarządca Leroy Merlini;
- ❖ Jedwabnicza Park Handlowy – zarządca Big Centers;
- ❖ Drozdowa Ogrody Działkowe – zarządca Polski Związek Działkowców;
- ❖ ROD Sami Swoi – zarządca Polski Związek Działkowców.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓW WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



- Przystanek autobusowy
- Przystanek tramwajowy



Rysunek 8 Przystanki autobusowe i tramwajowe na terenie Gorzowa Wielkopolskiego

Źródło: Strona internetowa – Portal pasażera <https://komunikacja.um.gorzow.pl/> [dostęp: listopad 2025 r.]

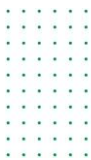


3.3.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mające wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej

W Gorzowie Wielkopolskim priorytety dla komunikacji miejskiej występują jedynie dla tramwajów m.in. w ciągu ul. Walczaka i ul. Warszawskiej oraz w centrum Miasta na skrzyżowaniu przy Katedrze i skrzyżowaniu Chrobrego – Jagiełły – Wybickiego oraz Roosevelta – Kazimierza Wielkiego – Mieszka I. Na terenie Gorzowa Wielkopolskiego zostały wydzielone buspasy w poniższych lokalizacjach:

- ❖ ul. Piłsudskiego;
- ❖ ul. Górczyńska (Auto Port, przystanek Rondo Barlineckie w kierunku Ronda Górczyńskiego);
- ❖ ul. Okulickiego (od Watrała do ronda Niepodległości);
- ❖ rondo Kosynierów Gdyńskich;
- ❖ ul. Górczyńska przy centrum handlowym (planowana likwidacja buspasa).

Obecnie na terenie Gorzowa Wielkopolskiego brak jest innych rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej.



4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem

4.1. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski oraz województwa lubuskiego.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

Polityka transportowa UE koncentruje się na zrównoważonym rozwoju, cyfryzacji oraz bezpieczeństwie i dostępności transportu. Celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. poprzez rozwój transportu nisko- i zeroemisyjnego.

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów usługi. Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Zgodnie z aktualnymi wytycznymi Unii Europejskiej w zakresie transportu, Polska powinna dążyć do rozwoju nowoczesnej, zrównoważonej i inteligentnej infrastruktury transportowej. Oczekuje się, że kraj będzie inwestować w modernizację sieci transportowej, wdrażać innowacyjne i interoperacyjne systemy transportowe, zwiększać efektywność przewozów oraz ograniczać emisje gazów cieplarnianych. Działania te mają zapewnić zgodność z celami UE dotyczącymi zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwa transportu i ochrony środowiska, jednocześnie wspierając spójność gospodarczą i społeczną na poziomie krajowym i europejskim.



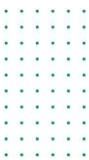
4.1.1. Ustalenia dokumentów krajowych

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleciami funkcjonalnymi.



4.1.2. Ustalenia dokumentów ponadlokalnych

Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030

Głównym celem dokumentu jest zrównoważony rozwój bezpiecznego dla wszystkich użytkowników systemu transportowego regionu odpowiadający na wyzwania związane ze zmianami klimatu, poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej. Realizacja celu głównego umożliwi przekształcanie zarządzania regionalnym systemem transportowym zorientowanym na infrastrukturę, w system oparty o realizację potrzeb mieszkańców regionu i dostosowujący się do zmieniających uwarunkowań zewnętrznych jak i wewnętrznych.

W Regionalnym Programie Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego w perspektywie do 2030 roku szczególną uwagę zwraca się na ograniczenie wpływu sektora transportu na środowisko i adaptacja do zmian klimatu, poprawę międzygałęziowej dostępności regionu oraz bezpieczeństwo transportu i mobilność w województwie lubuskim.

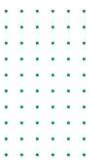
Do najważniejszych obszarów problematycznych, które również wymagają dalszych działań należą m.in:

- ❖ Znaczne ograniczenie oferty przewozowej w dni robocze nieszkolne oraz dni wolne od pracy.
- ❖ Mała liczba kursów w godzinach późno popołudniowych oraz wieczornych.
- ❖ Brak dostępu do komunikacji zbiorowej wielu mniejszych miejscowości leżących w oddaleniu od centrum swojej gminy.
- ❖ Niedobór środków finansowych w JST na zwiększenie atrakcyjności istniejących sieci połączeń.
- ❖ Organizacja transportu prawie wyłącznie w sposób komercyjny, na podstawie zezwoleń wydawanych przez JST, a nie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
- ❖ Niski poziom współpracy JST na poziomie powiat-gminy.

Zgodnie z zapisami Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą do 2030 roku, transport miejski i aglomeracyjny, obok regionalnego transportu kolejowego i autobusowego, powinien odgrywać kluczową rolę w ograniczaniu korzystania z transportu indywidualnego na rzecz bardziej ekologicznych środków przewozu. Obecnie niska dostępność czasowa i przestrzenna transportu publicznego oraz niewystarczająca jakość usług prowadzą do wzrostu znaczenia samochodów osobowych, ograniczając mobilność mieszkańców i utrudniając dostęp do dóbr i usług.

W ramach realizacji celów wojewódzkiego Programu Rozwoju Transportu, planowane są działania obejmujące:

- ❖ Zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu miejskiego, m.in. poprzez wdrożenie nowoczesnego, nisko- i zeroemisyjnego taboru, dostępnego dla osób o ograniczonej mobilności;
- ❖ Poprawę dostępności komunikacyjnej w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych, w tym poprzez integrację rozkładów jazdy i systemów taryfowych z transportem kolejowym oraz powiatowym i regionalnym;



- ❖ Modernizację infrastruktury transportowej, w tym budowę węzłów przesiadkowych, przystanków, wiat, parkingów rowerowych oraz rozwój wojewódzkiej sieci dróg rowerowych;
- ❖ Wdrożenie zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej i zarządzania transportem publicznym, umożliwiającego współpracę między operatorami i organizatorami przewozów;
- ❖ Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, w tym wsparcie dla pojazdów zasilanych wodorem.

Strategia rozwoju ponadlokalnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego 2030

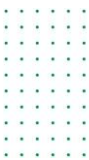
Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski należy do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego (MOF GW). Poza Gorzowem Wielkopolskim w skład MOF GW wchodzi dziewięć gmin: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Kostrzyn nad Odrą, Lubiszyn, Santok, Strzelce Krajeńskie, Skwierzyna i Witnica.

Misją MOF GW jest zrównoważony i spójny społecznie oraz przestrzenie rozwój, który bazuje na współpracy i partnerstwie. Strategia jako jeden z priorytetów określa poprawę wewnętrznej dostępności komunikacyjnej kształtowanej przez dobrze rozwinięty i funkcjonujący niskoemisyjny system komunikacji zbiorowej, wpływający na spójność społeczną, dostęp do usług publicznych oraz rynku pracy.

Realizacją dokumentu Strategii rozwoju ponadlokalnego, jest **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF GW (SUMP)**. SUMP wśród obszarów problematycznych z zakresu transportu wskazuje m.in. na:

- ❖ Rozlewanie się zabudowy – dynamiczny rozwój zabudowy Gorzowa Wielkopolskiego w kierunku sąsiadujących gmin utrudnia organizację efektywnego transportu zbiorowego. Rozproszona struktura osadnicza powoduje wzrost zapotrzebowania na transport indywidualny kosztem transportu publicznego.
- ❖ Słaba spójność sieci rowerowej – istniejąca infrastruktura rowerowa na terenie MOF GW jest mało powiązana, co ogranicza jej funkcjonalność i wpływa na niskie wykorzystanie rowerów jako środka codziennej mobilności.
- ❖ Niedostateczne wykorzystanie kolei – kolej nie pełni w MOF GW znaczącej roli w przewozach pasażerskich, głównie z powodu ograniczeń technicznych infrastruktury, co ogranicza alternatywne formy transportu publicznego.
- ❖ Dezintegracja systemów transportowych – brak jednolitego organizatora transportu na całym obszarze MOF GW skutkuje rozdzieleniem taryfową i rozkładową pomiędzy różnymi systemami przewozowymi. W efekcie transport publiczny nie jest zintegrowany ani funkcjonalnie, ani taryfowo, co obniża jego atrakcyjność i konkurencyjność wobec transportu indywidualnego.

SUMP jako wizję mobilności obrazuje Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego jako nowoczesny, zielony i kompaktowy. Staje się taki dzięki funkcjonowaniu w jego obrębie spójnego, bezpiecznego, zintegrowanego i multimodalnego systemu transportowego. Wyraźnie wspierany jest rozwój transportu publicznego, który ma stać się niezawodną alternatywą dla wszystkich mieszkańców, bez względu na ich wiek i status materialny.



Na podstawie wizji sformułowano 4 cele strategiczne:

- ❖ Wzrost udziału zrównoważonych środków przemieszczania.
- ❖ Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z transportu.
- ❖ Poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.
- ❖ Wzrost dostępności transportu zbiorowego.

Cele operacyjne dotyczące rozwoju transportu w MOF Gorzowa Wielkopolskiego obejmują:

- ❖ Dobrze zarządzany system mobilności – współpraca wszystkich samorządów w celu stworzenia spójnej infrastruktury i eliminacji barier wynikających z granic administracyjnych.
- ❖ Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń – uwzględnienie zasad zrównoważonej mobilności na każdym etapie planowania przestrzeni miejskiej i wiejskiej.
- ❖ Efektywny i powszechny transport publiczny – zapewnienie intuicyjnego, dostępnego dla wszystkich systemu transportu publicznego, funkcjonującego jako jeden zintegrowany system.
- ❖ Rozwój aktywnej mobilności – zwiększenie udziału ruchu rowerowego poprzez rozwój spójnej infrastruktury przy optymalnym wykorzystaniu dostępnych środków.
- ❖ Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy – tworzenie bezpiecznych dróg dla wszystkich użytkowników, minimalizacja negatywnych skutków transportu dla środowiska i jakości życia mieszkańców.
- ❖ Sprawny system logistyki miejskiej – zapewnienie zrównoważonych i bezpiecznych dostaw w obrębie obszaru miejskiego, wspierających funkcjonowanie całego systemu transportowego.
- ❖ Świadomi i zaangażowani mieszkańcy – promowanie zrównoważonej mobilności oraz prowadzenie badań społecznych, aby mieszkańcy aktywnie uczestniczyli w zmianach transportowych.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2021-2027 (Strategia ZIT)

Strategia ZIT pełni funkcję dokumentu wynikowego w stosunku do Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla MOF GW. W aspekcie transportu w celach strategicznych Strategia ZIT zakłada poprawę dostępności komunikacji niskoemisyjnej. W ramach celu priorytetem jest rozwijanie infrastruktury komunikacji niskoemisyjnej oraz wspieranie transportu publicznego poprzez takie działania jak rozwijanie sieci dróg rowerowych i pieszych oraz infrastruktury towarzyszącej a także rozwijanie infrastruktury publicznej komunikacji niskoemisyjnej przyjaznej środowisku. Działania w ramach celu poprawią wewnętrzną dostępność komunikacyjną kształtowaną przez dobrze rozwinięty i funkcjonujący niskoemisyjny system komunikacji zbiorowej. Wpłyne to na spójność społeczną, dostęp do usług publicznych oraz rynku pracy. Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej MOF GW podniesie atrakcyjność inwestycyjną obszaru oraz uwolnieni potencjał turystyczny.



4.1.3. Ustalenia dokumentów lokalnych

Strategia Rozwoju Miasta Gorzowa Wielkopolskiego 2030

Strategia Rozwoju Gorzowa Wielkopolskiego 2030 jest dokumentem strategicznym Miasta, wyznaczającym kierunki działań, które sukcesywnie powinny być wdrażane. Jest dokumentem komplementarnym do Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego.

Strategia rozwoju Gorzowa Wielkopolskiego wskazuje, że do 2030 roku miasto powinno odgrywać coraz większą rolę w kreowaniu procesów rozwojowych w ujęciu regionalnym i lokalnym. Wzrost znaczenia miasta ma być wspierany przez rozwój powiązań komunikacyjnych, zwłaszcza w oparciu o sieć kolejową oraz zintegrowany system transportu lokalnego i ponadlokalnego. Obecnie potencjał lokalizacyjny Gorzowa w układzie regionalnym i międzynarodowym nie jest w pełni wykorzystany, co wymaga usprawnienia połączeń i poprawy dostępności transportowej.

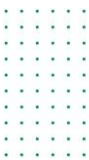
Nadrzędnym celem polityki komunikacyjnej miasta jest utrzymanie i rozwój zintegrowanej sieci transportowej, umożliwiającej swobodny i zrównoważony rozwój przestrzenny oraz społeczno-gospodarczy. Wśród kluczowych wyzwań zidentyfikowano: problemy jakości przestrzeni śródmiejskiej, procesy suburbanizacji osłabiające funkcjonalność układu miejskiego, deficyty w infrastrukturze komunikacyjnej (m.in. brak północnej obwodnicy i niewystarczająca liczba przepraw mostowych przez Wartę), a także rosnące obciążenie ruchem samochodowym.

Wizja rozwoju Gorzowa Wielkopolskiego zakłada, że miasto będzie „miastem dla pokoleń” o wysokiej jakości życia, sprawnym i zrównoważonym systemie transportowym, dobrze skomunikowanym z regionem, krajem i strefą przygraniczną. Rozwój transportu ma wspierać atrakcyjność przestrzeni miejskiej, ochronę środowiska, a także innowacyjny i zrównoważony rozwój gospodarczy.

Wśród wyzwań dla Gorzowa Wielkopolskiego Strategia określa m.in. osiągnięcie do 2050 roku pozycji miasta zeroemisyjnego oraz wzmocnienie powiązań funkcjonalnych miasta w układzie MOF, regionu i kraju.

Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Gorzowa Wielkopolskiego do roku 2030

W Planie adaptacji do zmian klimatu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego do 2030 r. transport publiczny został wskazany jako sektor szczególnie wrażliwy na skutki zmian klimatycznych, wymagający modernizacji infrastruktury, poprawy jakości usług oraz zwiększenia odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe. Dokument podkreśla potrzebę rozwijania komunikacji miejskiej tak, aby ograniczać emisje, zmniejszać udział ruchu indywidualnego oraz podnosić komfort i dostępność transportu dla mieszkańców. Kluczowe w tym zakresie jest Działanie 3.6, które zakłada ciągły, etapowy rozwój zrównoważonego transportu miejskiego – obejmujący modernizację i unowocześnienie taboru, przebudowę infrastruktury tramwajowej i autobusowej, integrację systemów przesiadkowych oraz wspieranie mobilności pieszej i rowerowej. Działanie to wymaga również włączania aspektów adaptacji klimatycznej do planowania przestrzennego i inwestycji transportowych, tak aby infrastruktura była odporna na upały, intensywne opady i podtopienia. Dokument wskazuje także konieczność stałego monitoringu, koordynacji między jednostkami miejskimi oraz sukcesywnego wdrażania kolejnych etapów modernizacji systemu. W efekcie powinno się traktować



komunikację miejską jako nie tylko usługę przewozową, lecz także narzędzie adaptacji do zmian klimatu oraz poprawy jakości życia mieszkańców.

Strategia Elektromobilności Miasta Gorzowa Wielkopolskiego

Strategia rozwoju elektromobilności Gorzowa Wielkopolskiego koncentruje się na ograniczeniu uzależnienia mieszkańców od samochodów osobowych poprzez rozwój nowoczesnego, niskoemisyjnego transportu publicznego. Planuje się budowę nowej trasy tramwajowej, modernizację sieci pieszo-rowerowej oraz zakup elektrycznych autobusów wraz z infrastrukturą ładowania. Kluczowym kierunkiem jest także optymalizacja sieci komunikacji zbiorowej w oparciu o potrzeby mieszkańców oraz wyniki badań preferencji transportowych. Strategia zakłada tworzenie licznych zachęt do korzystania z transportu publicznego, m.in. priorytetu w ruchu dzięki buspasom i synchronizacji sygnalizacji świetlnej. Ważnym elementem jest także rozwój spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej, która ma ułatwiać codzienne przemieszczanie się bez użycia samochodu. Dokument kładzie nacisk na ograniczenie suburbanizacji, co ma poprawić efektywność transportu i jakość przestrzeni miejskiej. Istotnym kierunkiem jest tworzenie multimodalnych węzłów przesiadkowych, integrujących tramwaje, autobusy, kolej oraz transport indywidualny. Strategia przewiduje szeroki rozwój inteligentnych systemów transportowych, zwiększających efektywność ruchu i komfort pasażerów. Podkreśla również konieczność dostosowania infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Całość działań ma prowadzić do zrównoważonej, przyjaznej środowisku i dostępnej dla wszystkich mieszkańców mobilności miejskiej.

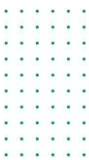
4.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Dokumentem nadrzędnym kształtującym politykę przestrzenną Miasta Gorzowa Wielkopolskiego jest Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego (PZPW).

W ramach strefy komunikacji i transportu wyznaczono w PZPW poniższe kierunki polityki i zagospodarowania przestrzennego:

- ❖ Poprawa drogowej dostępności komunikacyjnej w zakresie powiązań zewnętrznych i wewnętrznych;
- ❖ Wzrost bezpieczeństwa w obrębie miejskich i wiejskich terenów zabudowanych;
- ❖ Poprawa parametrów użytkowych sieci i infrastruktury kolejowej;
- ❖ Stworzenie spójnego systemu pasażerskich i towarowych powiązań kolejowych;
- ❖ Rozwój transportu lotniczego;
- ❖ Zwiększenie znaczenia transportu wodnego w przewozach towarów oraz turystyce;
- ❖ Zwiększenie wykorzystania kombinowanego przewozu towarów;
- ❖ Wzrost znaczenia transportu zbiorowego;
- ❖ Zwiększanie znaczenia ruchu rowerowego jako środka komunikacji.

PZPW jako działania w zakresie transportu określa m.in. rozwój sieci połączeń autobusowych i tramwajowych, tworzenie nowych systemów komunikacji miejskiej oraz modernizację i zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru. Ważnym kierunkiem jest także poprawa stanu infrastruktury



obsługi ruchu pasażerskiego oraz budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które umożliwią sprawne łączenie różnych form transportu.

W ramach usprawnienia funkcjonowania systemów komunikacji miejskiej i regionalnej szczególny nacisk kładzie się na poprawę obsługi połączeń kolejowych i autobusowych pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, subregionalnymi i lokalnymi. Celem tych działań jest zwiększenie wydajności i atrakcyjności transportu publicznego oraz stopniowe ograniczanie wykorzystania transportu indywidualnego w codziennych podróżach. Działania te obejmują dostosowanie tras i rozkładów jazdy do potrzeb użytkowników, wymianę taboru na nowoczesny, nisko- i zeroemisyjny, dostosowany do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnościami, a także rozbudowę systemu informacji pasażerskiej i wdrożenie jednolitych taryf z wykorzystaniem biletu elektronicznego.

Istotnym elementem polityki transportowej jest również wprowadzanie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem, nadawanie priorytetu pojazdom komunikacji publicznej poprzez wydzielanie buspasów oraz promocja transportu zbiorowego jako atrakcyjnej alternatywy dla samochodu osobowego. Wskazuje się także na potrzebę integracji systemów komunikacji publicznej, indywidualnej, kolejowej i rowerowej. Przystanki komunikacji miejskiej powinny być lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych, co pozwoli ograniczyć dystanse pokonywane pieszo i ułatwi przesiadki. W rejonie ważniejszych punktów przesiadkowych przewiduje się rozwój infrastruktury parkingowej dla samochodów i rowerów.

W ślad za zmianami w przepisach prawa w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego, w Mieście obecnie procedowany jest Plan ogólny dla Gorzowa Wielkopolskiego (obecnie projekt jest na etapie uzgadniania i opiniowania). Do czasu jego uchwalenia obowiązującym dokumentem określającym politykę przestrzenną jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzowa Wielkopolskiego z 2021r. (dalej: SUIKZP), które jest dokumentem bazowym obejmującym zbiór uwarunkowań i kierunki rozwoju, z którym muszą być zgodne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a także plany dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej.

Obecnie na terenie Miasta obowiązuje 119 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Na koniec 2024 r. stopień pokrycia obszaru Gorzowa Wielkopolskiego miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wynosił 56,5%.

Układ przestrzenny Gorzowa Wielkopolskiego charakteryzuje się znaczną zróżnicowaniem funkcjonalnym oraz występowaniem obszarów problemowych, których struktura urbanistyczna przekłada się na potrzeby i ograniczenia systemu transportowego miasta.

Największa koncentracja problemów jakości przestrzeni mieszkaniowej oraz konfliktów funkcjonalno-przestrzennych występuje w centralnej części miasta. Obszar Śródmieścia posiada deficyty wynikające z obecności starej zabudowy komunalnej oraz niewystarczająco rozwiniętej infrastruktury komunikacyjnej. Historyczny układ ulic, wysoka intensywność zagospodarowania oraz ograniczone możliwości wprowadzania nowych rozwiązań drogowych generują ciągle obciążenia ruchem. Dodatkowym czynnikiem systemowo ograniczającym płynność ruchu jest niewystarczająca liczba przepraw mostowych przez Wartę, co skutkuje znaczną koncentracją ruchu w rejonie istniejących mostów i ogranicza modyfikowalność układu transportowego.



Problemy o charakterze przestrzenno-funkcyjnym dotyczą również innych obszarów miasta, w szczególności obszaru Zawarcie, położonego na południe od Śródmieścia pomiędzy Wartą a Kanałem Ulgi. Obszar ten, pomimo korzystnej lokalizacji i wysokich walorów przyrodniczych, charakteryzuje się brakiem ładu przestrzennego i niejednorodną strukturą urbanistyczną. W części wschodniej Zawarcia przeważają tereny nie w pełni zagospodarowane oraz obiekty usługowe i magazynowe wymieszane z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Jednocześnie w bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane jest największe centrum handlowe w województwie Nova Park, co dodatkowo generuje znaczące potoki ruchu. Zawarcie pozostaje przy tym słabo skomunikowane z centrum, zwłaszcza w zakresie ciągów pieszych i rowerowych, a jednocześnie stanowi obszar koncentracji problemów społecznych.

Deficyty dostępności usług publicznych są szczególnie widoczne na terenach mieszkaniowych rozwijających się dynamicznie w ostatnich latach, w tym na osiedlu Europejskim oraz znacznej części osiedla Manhattan. Obszary te charakteryzują się wysoką intensywnością zabudowy mieszkaniowej przy jednoczesnym niedoborze lokalnej infrastruktury społecznej i terenów rekreacyjnych.

W Gorzowie Wielkopolskim wykształcił się sieciowy model korzystania z obiektów usługowych, w którym potrzeby codzienne mieszkańców realizowane są głównie w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania. Struktura przestrzenna miasta sprzyja lokalnemu charakterowi usług, natomiast dostęp do oferty o szerszym zakresie zapewniają główne ośrodki handlowe i usługowe zlokalizowane w północnej części miasta, głównie w rejonie ulic Górczyńskiej, północno-wschodniej części miasta w kierunku centrum – Park Handlowy N-Park, przy granicy miasta z gminą Kłodawa – centrum handlowe BIG, w centrum miasta - galeria Askana, na osiedlu Europejskim oraz w rejonie obrębu Zamoście - NoVa Park.

Istotnym elementem struktury przestrzennej Gorzowa Wielkopolskiego jest rozbudowany system terenów zieleni, obejmujący kompleksy leśne zlokalizowane głównie we wschodniej, zachodniej i północno-zachodniej części miasta. Tereny leśne są uzupełniane przez ogrody działkowe, cmentarze, zabytkowe założenia parkowe, zielen przyuliczną oraz tereny rekreacyjne. Zielen i grunty rolnicze zajmują niemal dwie trzecie powierzchni miasta, co stanowi istotny potencjał w kształtowaniu jego zrównoważonego rozwoju.

Tereny zieleni w granicach miasta, poza obszarami leśnymi, obejmują:

- pasma dolin rzecznych (Warta, Kłodawka i Srebrna) i Kanału Ulgi wraz z przylegającymi do nich terenami zieleni,
- tereny zieleni miejskiej, czyli parki, skwery, zieleńce i podobne zgrupowania zieleni,
- terenowe urządzenia sportowe które towarzyszą zabudowie,
- cmentarze (które w Gorzowie Wielkopolskim charakteryzują się dużą ilością zieleni),
- tereny niezabudowane ze względu na przeznaczenie terenu lub pełnioną funkcję, w tym zielen izolacyjna, strefy ochronne ujęć wody, tereny związane ze składowaniem odpadów lub ochroną przeciwpowodziową,
- zadrzewienia przyuliczne w formie szpalerów lub alei.

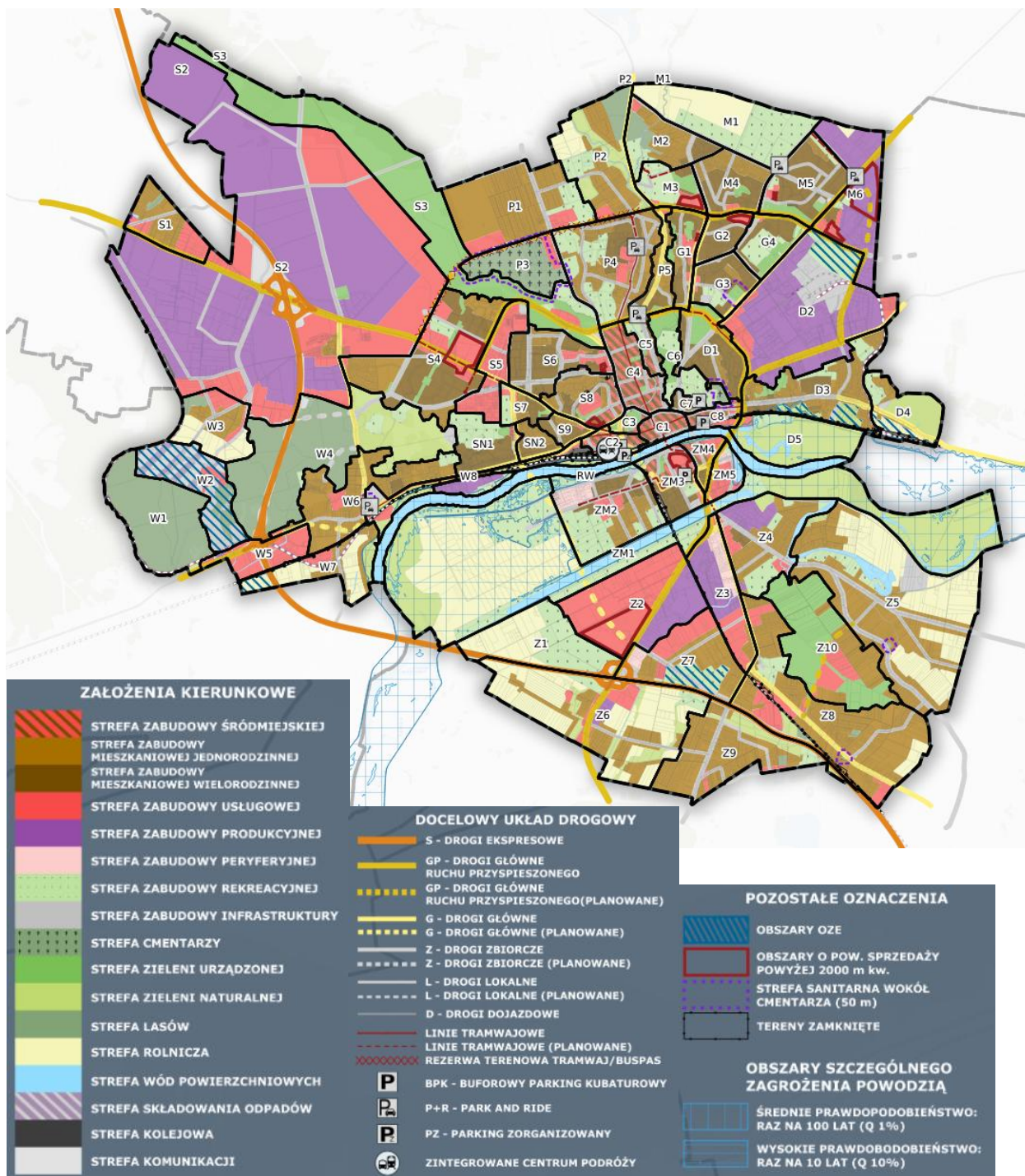
Z pozostałych obszarów największy udział mają tereny komunikacyjne, mieszkaniowe i przemysłowe, a także tereny usługowe i inwestycyjne. Ich właściwe zagospodarowanie oraz powiązanie z układem transportowym miasta stanowi kluczowy element zapewnienia efektywnego funkcjonowania systemu mobilności w Gorzowie Wielkopolskim.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Cele SUIKZP w zakresie transportu i komunikacji oparto na opracowanym dokumencie z 2019 r. - Studium komunikacyjne miasta Gorzowa Wielkopolskiego, które zakłada priorytet dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego przy jednoczesnym usprawnieniu ruchu kołowego w relacjach omijających centrum miasta.



Rysunek 9 Założenia kierunkowe zagospodarowania przestrzennego określone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzowa Wielkopolskiego

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennych Gorzów Wielkopolski <https://geoportal.um.gorzow.pl/> [dostęp: grudzień 2025 r.]



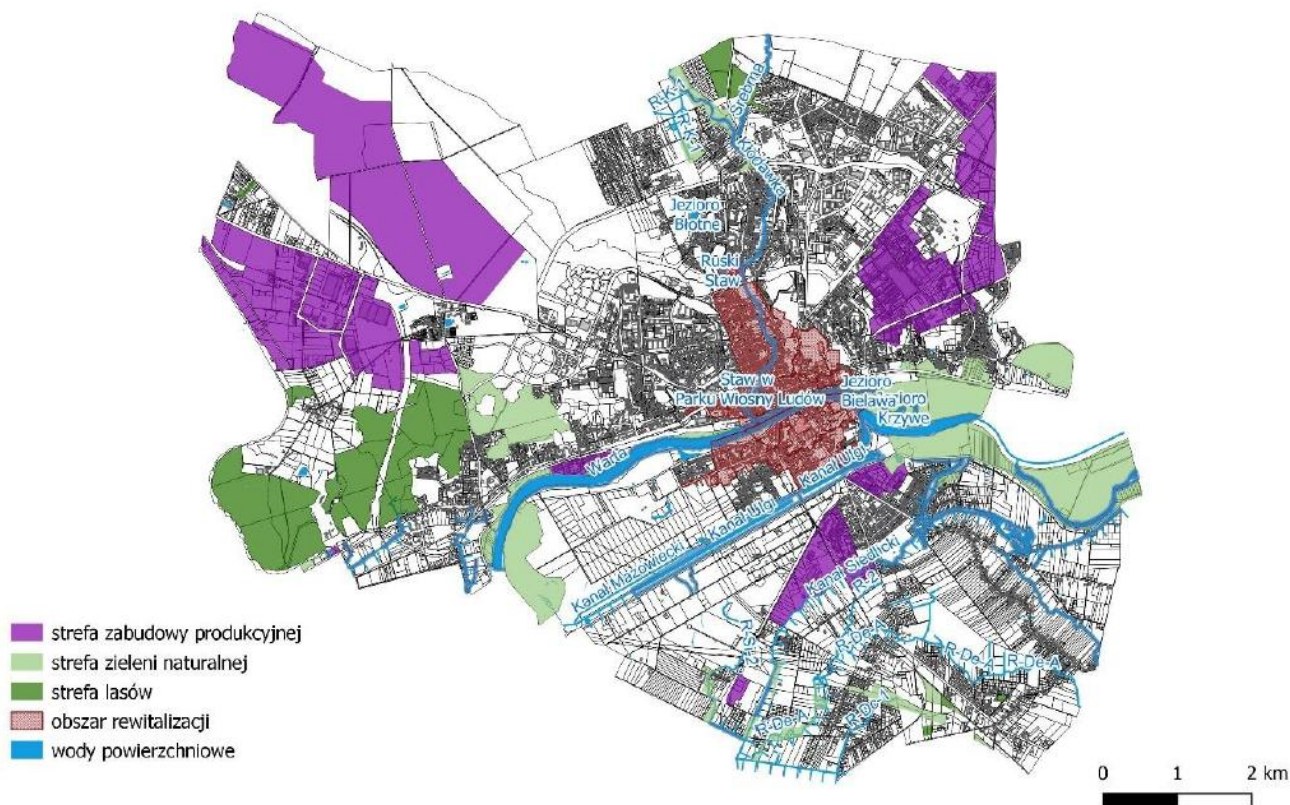
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



W centrum miasta działania obejmują m.in. wyłączenia z ruchu indywidualnego, rozwój stref pieszo-rowerowych czy utworzenie buforowych parkingów P+R. Planowana jest również budowa nowych przepraw mostowych.

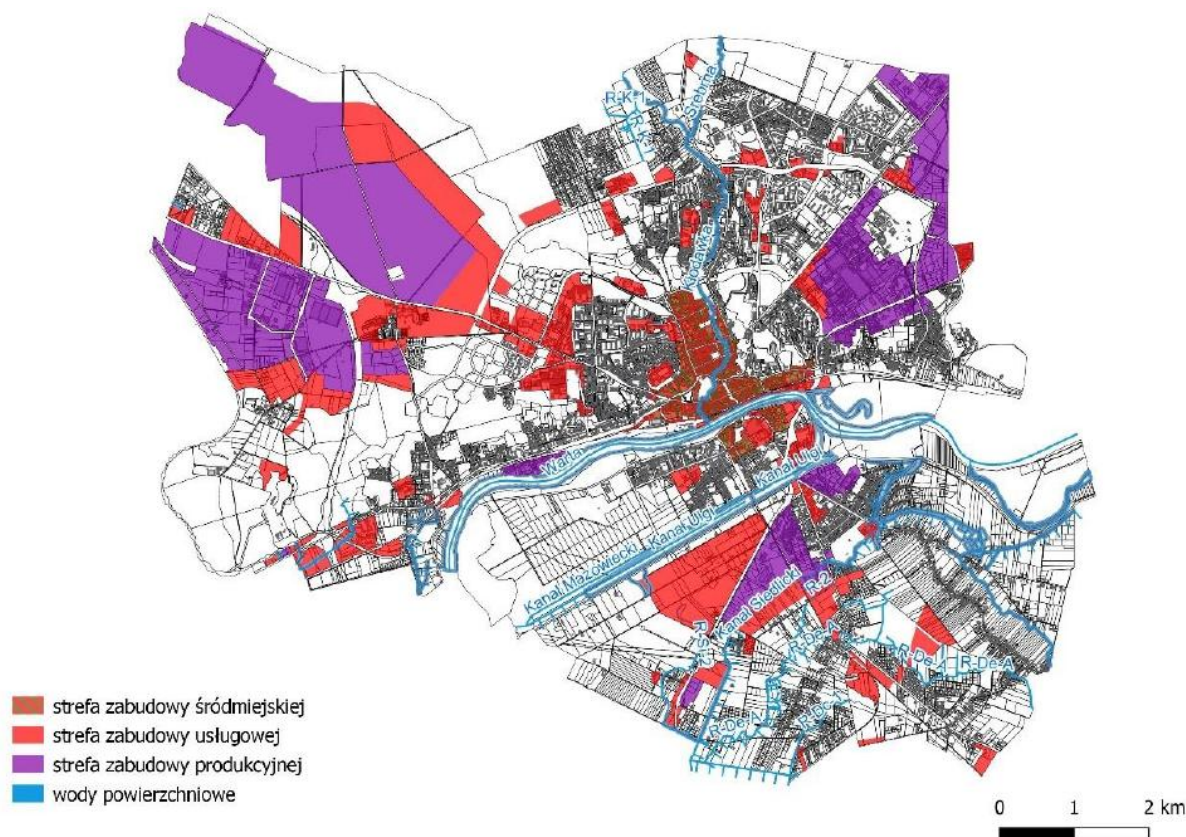
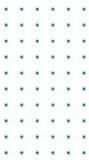
Poza centrum miasta za kluczowe określono rozwijanie zintegrowanego systemu mobilności, obejmującego ciągi piesze, drogi rowerowe, sieć tramwajową i autobusową oraz rozwiązania sprzyjające transportowi niskoemisyjnemu. Zaplanowano strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30), system ulic jednokierunkowych, parkingi rowerowe oraz parkingi typu P+R i B+R.

SUiKZP planuje zintegrowanie komunikacji miejskiej z koleją oraz wprowadzenie wspólnego systemu taryfowego (bilet aglomeracyjny), co ma się przyczynić do rozwoju zrównoważonego transportu i ograniczenia emisji zanieczyszczeń.



Rysunek 10 Wybrane elementy struktury przestrzennej Gorzowa Wielkopolskiego

Źródło: Strategia Rozwoju Miasta Gorzowa Wielkopolskiego 2030.



Rysunek 11 Potencjał przestrzenny Gorzowa Wielkopolskiego dla rozwoju aktywności gospodarczej

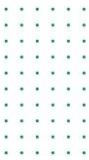
Źródło: Strategia Rozwoju Miasta Gorzowa Wielkopolskiego 2030.

4.3. Transport indywidualny

4.3.1. Transport samochodowy

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Mieście, aby uwzględniać postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego.

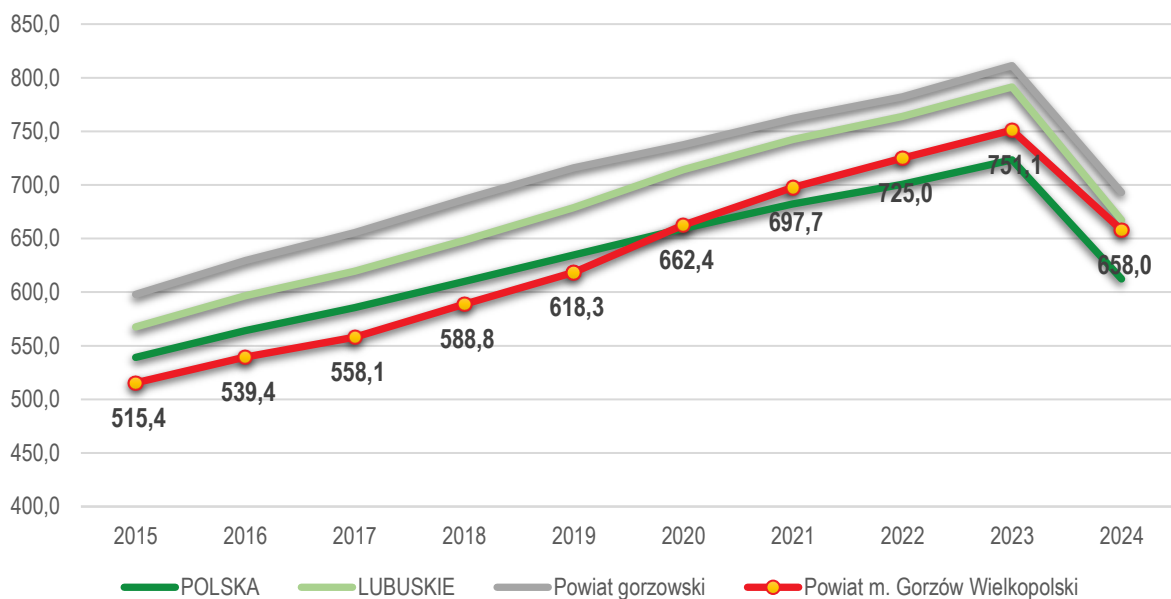
Należy zauważyć, że w ostatniej dekadzie wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach Gorzowa Wielkopolskiego, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców. W Mieście Gorzów Wielkopolski wskaźnik motoryzacji wzrósł od 2015 roku do 2024 roku o 21,67%. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że na terenie Miasta rokrocznie przybywa samochodów osobowych,



co może świadczyć o utrzymującej się długofalowej zmianie preferencji, wybieranego przez mieszkańców środka transportu, jednakże wraz ze wzrostem liczby pojazdów samochodowych maleje przepustowość dróg miejskich, co przekłada się na wydłużenie czasu oraz komfortu podróżowania komunikacją indywidualną. Brak działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, nie tylko Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, ale i pozostałych pobliskich gmin, będzie prowadził do dalszego pogorszenia sytuacji drogowej zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym. Istotnym jest zatem dążenie do zmiany preferencji komunikacyjnych mieszkańców poprzez podejmowania działań, które doprowadzą do ograniczenia wykorzystania samochodu do codziennych podróży i zagwarantują popularność komunikacji miejskiej, jej priorytetyzację w ruchu drogowym oraz konkurencyjność wobec komunikacji samochodowej.

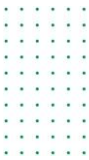
Na poniższym wykresie przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie lubuskim, powiecie gorzowskim i w powiecie m. Gorzów Wielkopolski.

$$\text{wskaźnik motoryzacji} = \frac{\text{liczba samochodów osobowych}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$



Wykres 6 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie lubuskim, powiecie gorzowskim oraz powiecie m. Gorzów Wielkopolski w latach 2015-2024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

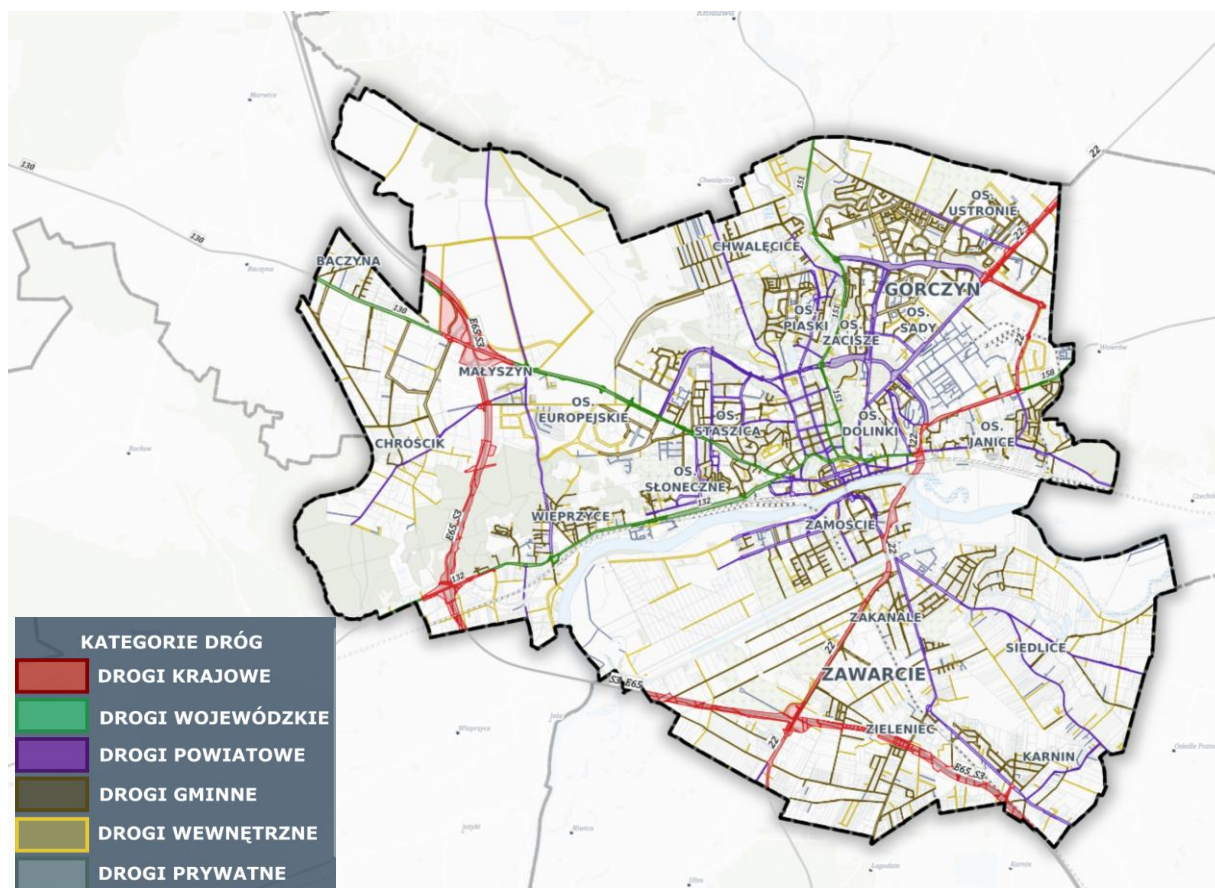


4.3.2. Układ drogowy

Gorzów Wielkopolski leży w korytarzu o nazwie Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65 (północ-południe) oraz znajduje się w strefie oddziaływania Paneuropejskiego Korytarza Transportowego II (wschód – zachód).

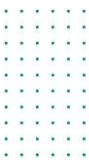
Przez teren miasta Gorzowa Wielkopolskiego przebiega droga krajowa, będąca drogą ekspresową S3, stanowiąca połączenie południa z północą Polski, w tym z drugim miastem wojewódzkim Zieloną Górą. Droga pełni również rolę obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego. Przez Miasto przebiega również droga krajowa nr 22 prowadząca od przejścia granicznego w Grzechotkach (granica polsko – rosyjska) do Kostrzyna nad Odrą (granica polsko – niemiecka).

W mieście rozpoczynają się 4 drogi wojewódzkie: nr 132 do Kostrzyna nad Odrą, nr 151 do Świdwina, nr 158 do Drezdenka i nr 130 do Dębna. Uzupełnieniem głównej sieci komunikacyjnej są drogi powiatowe o łącznej długości 68,0 km oraz gminne – o łącznej długości 112,6 km. Obecnie w realizacji jest budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego. Dzięki jej powstaniu skomunikowane zostanie najludniejsze osiedle Górczyn z rozwijającymi się terenami mieszkaniowymi oraz przemysłowo-usługowymi w północno - zachodniej części Miasta.



Rysunek 12 Sieć drogowa Miasta Gorzowa Wielkopolskiego

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennych Gorzów Wielkopolski <https://geoportal.um.gorzow.pl/> [dostęp: listopad 2025 r.]



4.3.3. Transport rowerowy i pieszy

Istotnymi elementami infrastruktury w Gorzowie Wielkopolskim jest infrastruktura rowerowa z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Łączna długość dróg rowerowych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego w 2024 r. wynosiła 69,6 km, co oznacza wzrost o 6,4% wobec 2020 roku. Przez Miasto Gorzów Wielkopolski przebiega również wiele szlaków rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym.

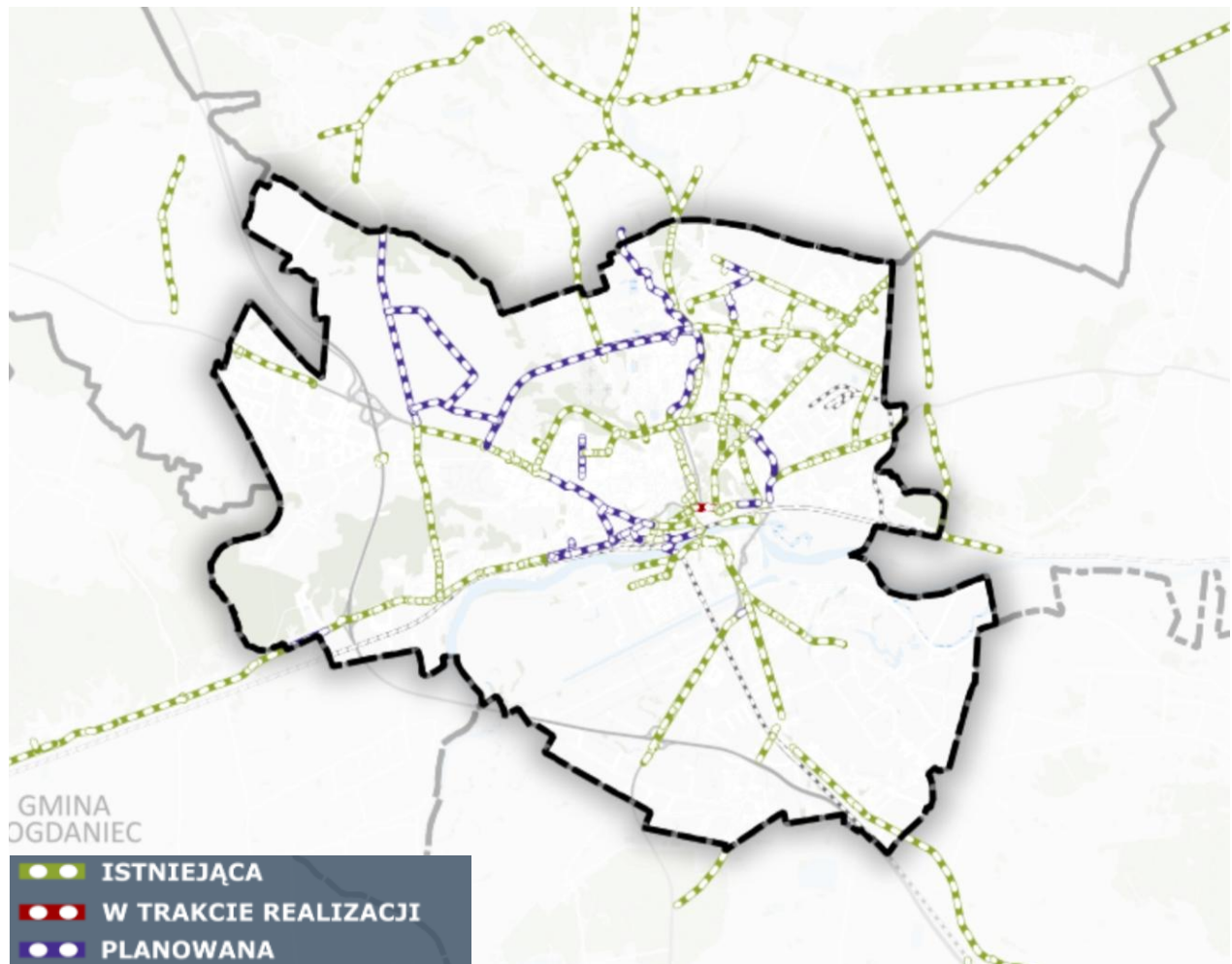
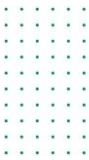
Rower stanowi istotny element zrównoważonego systemu transportowego Gorzowa Wielkopolskiego. Jako środek codziennego transportu przyczynia się do ograniczenia zatłoczenia ulic, redukcji emisji zanieczyszczeń oraz wymaga znacznie mniejszych nakładów finansowych na utrzymanie infrastruktury w porównaniu z transportem samochodowym. Korzystanie z roweru sprzyja także poprawie zdrowia mieszkańców i jakości przestrzeni miejskiej.

W ostatnich latach w Gorzowie Wielkopolskim wybudowano nowe ścieżki rowerowe, które połączyły istniejące trasy, tworząc coraz bardziej spójną i funkcjonalną sieć. Nowe odcinki powstają zgodnie z obowiązującymi standardami projektowania, zapewniającymi wyższy komfort i bezpieczeństwo jazdy. Mimo postępów, sieć rowerowa wciąż nie jest w pełni kompletna. Występują luki i brak ciągłości pomiędzy głównymi osiedlami oraz połączeniami z centrum miasta.

Na terenie Gorzowa nie funkcjonuje obecnie system roweru publicznego, który mógłby zwiększyć udział podróży rowerowych i stanowić uzupełnienie transportu zbiorowego.

Dalszy rozwój spójnej i bezpiecznej sieci rowerowej ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia udziału ruchu niezmotoryzowanego oraz poprawy jakości życia mieszkańców.

W ostatnich latach opracowano i udostępniono szczegółową mapę rowerową miasta i powiatu, która obejmuje istniejące, planowane oraz w trakcie realizacji odcinki tras. Dokument stanowi efekt współpracy władz miasta i powiatu gorzowskiego, mający na celu uporządkowanie oraz promowanie ruchu rowerowego w regionie. Mapa prezentuje kompleksowy układ tras rowerowych, w tym drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe oraz odcinki o charakterze łącznikowym, które nie zawsze posiadają formalny status infrastruktury rowerowej. System tras obejmuje zarówno połączenia wewnątrzmijskie, jak i sieć dróg prowadzących do atrakcyjnych przyrodniczo i turystycznie miejsc w okolicach Gorzowa, takich jak obszary leśne, dolina Warty czy pobliskie jeziora. Mapa zawiera również informacje o zabytkach, punktach widokowych, miejscach odpoczynku oraz ciekawostkach przyrodniczych, co podkreśla znaczenie infrastruktury rowerowej nie tylko dla mobilności codziennej, ale także dla rozwoju ekoturystyki i rekreacji. Mapa rowerowa dostępna jest w wersji papierowej oraz elektronicznej za pośrednictwem miejskiego geoportalu, co ułatwia korzystanie z niej mieszkańcom i turystom.



Rysunek 13 Infrastruktura rowerowa na terenie Gorzowa Wielkopolskiego

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennych Gorzów Wielkopolski <https://geoportal.um.gorzow.pl/> [dostęp: listopad 2025 r.]

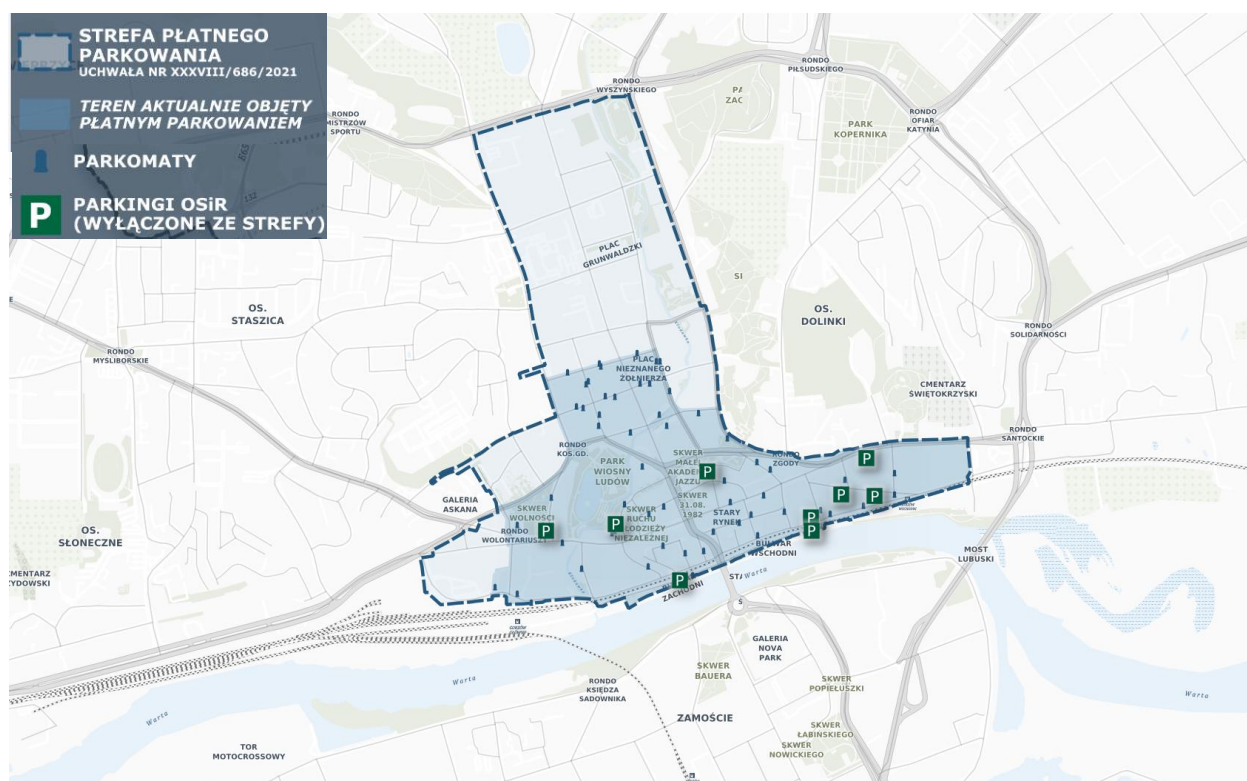


4.3.4. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym

Na mocy uchwały nr XXXVIII/686/2021 Rady Miejskiej Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 23 czerwca 2021 r. ustanowiono Strefę Płatnego Parkowania w Gorzowie Wielkopolskim, określono stawki opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych, a także wysokość opłat dodatkowych oraz sposób ich pobierania. Uchwała weszła w życie 17 stycznia 2022 r.

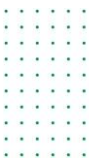
W strefie płatnego parkowania (SPP) znajdują się 1083 miejsca parkingowe, w tym 87 miejsc przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami. Opłaty pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 08:00 do 18:00. W Gorzowie Wielkopolskim oprócz tradycyjnych parkomatów działa również system opłat mobilnych. Opłatę można wnieść przy pomocy smartfonu, poprzez aplikacje: moBILET oraz ePark.

Obecnie nie na całym terenie wyznaczonym uchwałą obowiązuje płatne parkowanie. W Miejskim Obszarze Płatnego Parkowania znajdują się także parkingi OSiR, które są wyłączone ze strefy. Parkingi OSiR posiadają oddzielny regulamin oraz wymagają kupna oddzielnego biletu.



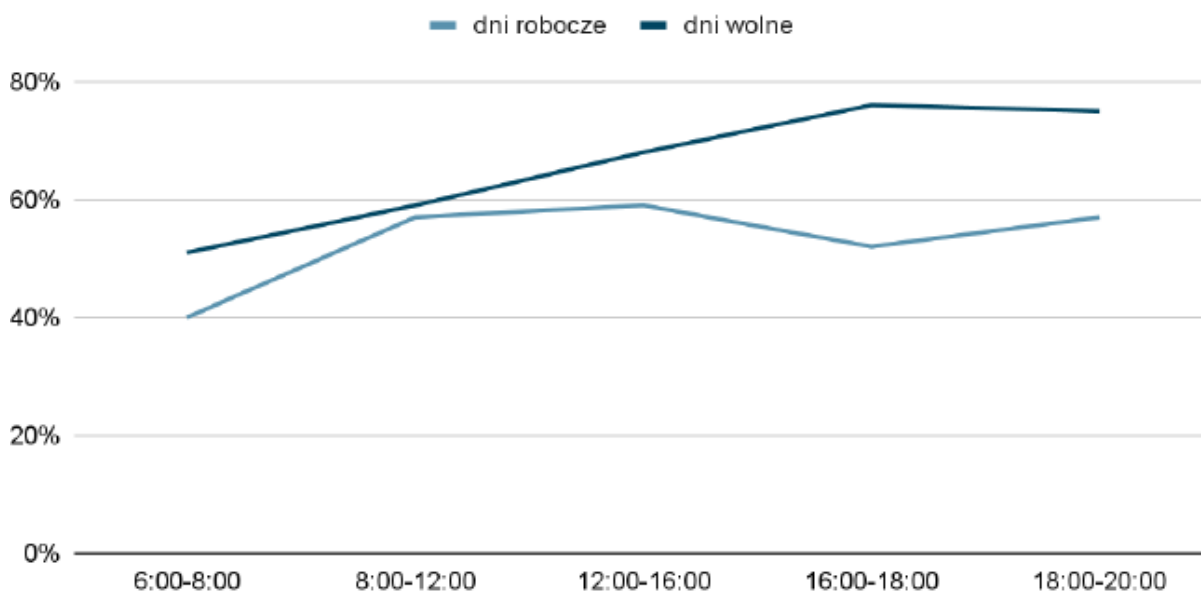
Rysunek 14 Strefa płatnego parkowania w Gorzowie Wielkopolskim

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennych Gorzów Wielkopolski <https://geoportal.um.gorzow.pl/> [dostęp: listopad 2025 r.]



W czerwcu 2024 r. zostały przeprowadzone badania zajętości i rotacji miejsc parkingowych wraz z analizą funkcjonowania strefy płatnego parkowania. Badania były realizowane w interwale 30 minutowym dla obecnej SPP, docelowej SPP i parkingów OSiR.

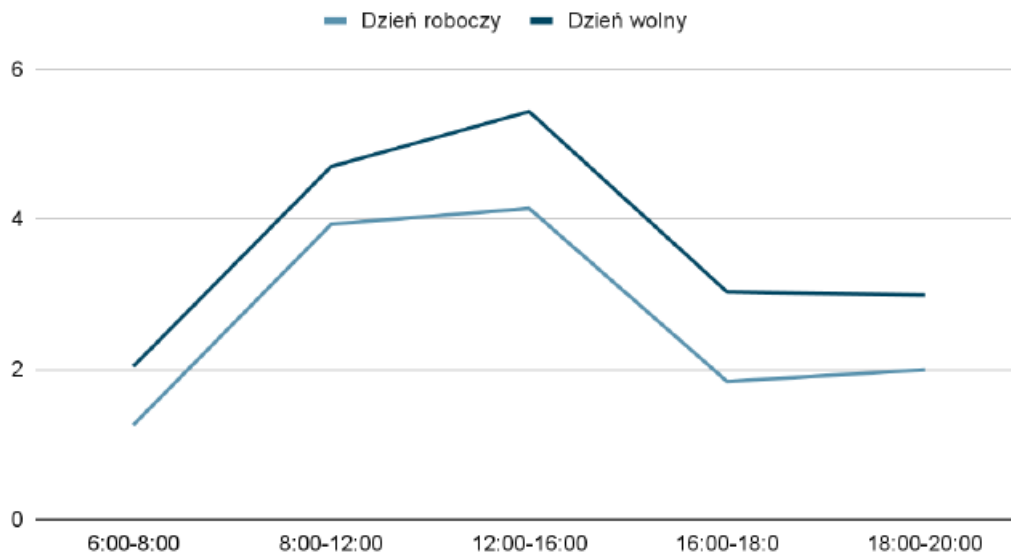
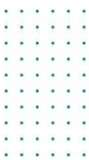
Największe średnie zapelnienie odnotowano w godzinach 12:00–16:00 i wyniosło 59%. Najwyższe wartości procentowe uzyskano w obszarze „Kosynierów Gdyńskich – 2” (93% w godz. 16:00–18:00) oraz „Zabytkowa – 1” (93% w godz. 12:00–16:00). W ujęciu całodziennego średniej, największe zapelnienie wystąpiło również w obszarze „Kosynierów Gdyńskich – 2” – 87,4%, a najmniejsze w „Stanisława Żytkowskiego – 1” – 8,4%, gdzie minimalna wartość (4%) przypadła na godziny 6:00–8:00. W dniu roboczym w obecnej strefie SPP obserwuje się stopniowy wzrost zajętości miejsc od godzin porannych, osiągający maksimum w przedziale 12:00–16:00, na poziomie 59% nominalnej pojemności parkingowej.



Wykres 7 Średnie wykorzystanie powierzchni parkingowej obecnej SPP

Źródło: Badania zajętości i rotacji miejsc parkingowych wraz z analizą funkcjonowania strefy płatnego parkowania w Gorzowie Wielkopolskim.

W dni robocze średni wskaźnik rotacji miejsc parkingowych dla wszystkich obszarów utrzymywał się w górnym przedziale progów średniego, osiągając ok. 4 pojazdy na 1 miejsce w ciągu 0,5 godziny w godzinach 8:00–16:00. Wysoka rotacja w tym czasie wynika z typowych godzin pracy instytucji i firm. W pozostałych porach dnia wskaźnik nie przekraczał progów niskiego. Najwyższy poziom rotacji odnotowano w obszarze Zbigniewa Herberta – 1 (6,46) w godz. 12:00–16:00, co wiąże się z lokalizacją Urzędu Miasta. Wysokie wartości wystąpiły też m.in. w strefach: 30 Stycznia – 2, Zabytkowa – 1, Łużycka – 1, Kosynierów Gdyńskich – 2, Pionierów – 1, Sikorskiego (Jancarza–Dworcowa) oraz Dzieci Wrzesińskich – 1. W dni wolne rotacja była najwyższa w godzinach 8:00–16:00, osiągając poziom wysoki (5,43), a w obszarze Zabytkowa – 1 wyjątkowo wysoki – nawet 8 wymian pojazdów na miejsce w ciągu 30 minut.



Wykres 8 Wskaźnik rotacji dla obecnej SPP

Źródło: Badania zajętości i rotacji miejsc parkingowych wraz z analizą funkcjonowania strefy płatnego parkowania w Gorzowie Wielkopolskim.

Na terenie Gorzowa Wielkopolskiego funkcjonuje dość rozbudowany system parkingów ogólnodostępnych zlokalizowanych poza strefą płatnego parkowania. Według dostępnych danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego zidentyfikowano około 240 parkingów, oferujących łącznie około 16,3 tysiąca miejsc postojowych. Należy podkreślić, że liczba ta ma charakter orientacyjny, a zestawienie obejmuje głównie parkingi przy obiektach handlowych, użyteczności publicznej oraz zakładach pracy. Nie obejmuje ono wszystkich miejsc parkingowych zlokalizowanych w pasie drogowym czy na osiedlach mieszkaniowych, ponieważ nie jest prowadzony rejestr w tym zakresie.

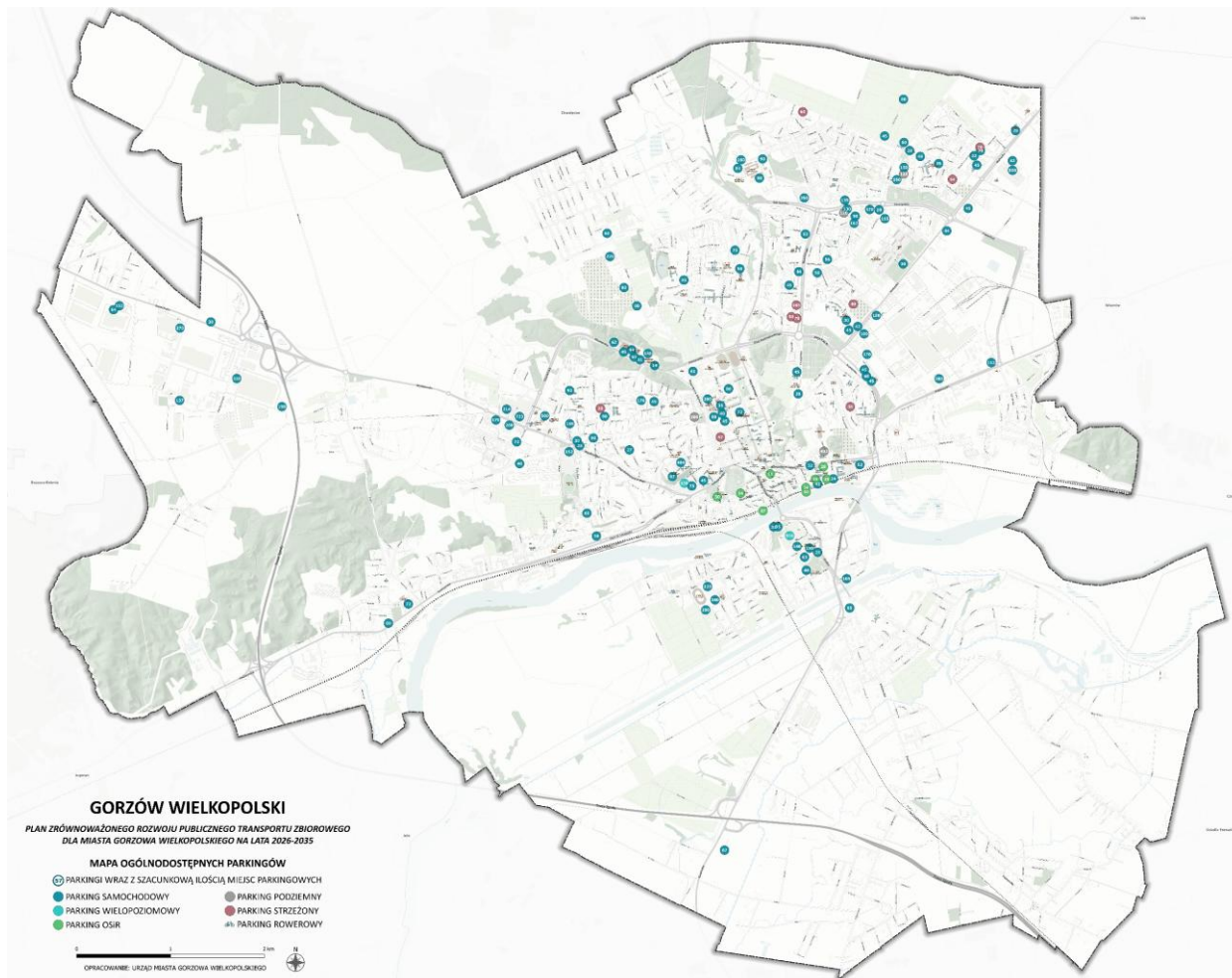
Zdecydowaną większość stanowią parkingi naziemne ogólnodostępne, których pojemność szacuje się na ponad 15 tysięcy miejsc. Uzupełnieniem systemu są parkingi podziemne (m.in. przy Galerii Feeria, Filharmonii i markecie Kaufland), parkingi strzeżone oraz dwa duże parkingi wielopoziomowe zlokalizowane przy galeriach handlowych Askana i Nova Park. W strukturze występują również mniejsze parkingi należące do Ośrodka Sportu i Rekreacji oraz liczne place postojowe przy szkołach, urzędach i instytucjach publicznych.

Wśród największych parkingów w mieście wyróżniają się obiekty przy Galerii Nova Park (ok. 910 miejsc) oraz Galerii Askana (ok. 530 miejsc), które pełnią funkcję głównych węzłów obsługi ruchu samochodowego w centrum miasta. Znaczącą liczbą miejsc dysponują również parkingi przy zakładzie TPV (ponad 500 miejsc), markecie Leroy Merlin (ok. 720 miejsc), a także na terenie centrum handlowego BIG Gorzów (ok. 800 miejsc). Istotne powierzchnie postojowe zlokalizowane są również przy obiektach sportowych – w rejonie stadionu żużlowego i kompleksu Słowianka, gdzie łączna liczba miejsc przekracza 500.

Większość parkingów ma charakter ogólnodostępny i bezpłatny, co czyni je ważnym elementem miejskiego systemu obsługi ruchu samochodowego. Ułatwiają one dostęp do obiektów usługowych, edukacyjnych



i rekreacyjnych, a także pełnią funkcję parkingów buforowych dla obszarów o większym natężeniu ruchu. Część z nich dostępna jest tylko czasowo – w godzinach funkcjonowania danej instytucji lub zakładu pracy.

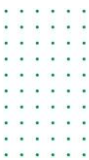


Wykres 9 Ogólnodostępne miejsca parkingowe poza SPP

Źródło: Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

Planowane jest, aby w Gorzowie Wielkopolskim w zakresie infrastruktury integrującej systemu komunikacji publicznej ze środkami komunikacji indywidualnej realizowane były parkingi typu Park&Ride oraz Kiss&Ride. Obecnie funkcjonuje pięć parkingów Kiss&Ride:

- ❖ przy wjeździe od ulicy Teatralnej do Centrum Edukacji Zawodowej i Biznesu, w pobliżu przystanku kolejowego Gorzów Wielkopolski Wschodni,
- ❖ przy dworcu PKP,
- ❖ przy Szpitalu Wojewódzkim,
- ❖ na ul. 9 Muz,
- ❖ na ul. Bohaterów Warszawy.



Stanowiska te mają ułatwić bezpieczny dowóz uczniów do obiektu szkolnego oraz pasażerów do przystanku kolejowego. Parkingi typu Park&Ride powinny zostać wyposażone w Dynamiczny Systemy Informacji Pasażerskiej (DSIP).

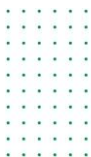
4.3.5. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu lub łączyć różne środki – np. kolej i autobusy. Naturalnymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadanie się w ramach jednego środka transportu oraz między nimi. W miastach bardzo istotne są węzły umożliwiające przesiadkę między liniami komunikacji miejskiej. Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ogólnodostępnego ruchu pojazdów i umożliwiają one przemieszczanie się pomiędzy przystankami bez przekraczania jezdni. Istotnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła jest odpowiednia organizacja przesiadek – pozwalająca na sprawną zmianę środka transportu bez długiego oczekiwania.

W Gorzów Wielkopolskim funkcjonują poniższe naturalne węzły przesiadkowe:

- ❖ Jagiełły - Katedra,
- ❖ Rondo Myśliborskie,
- ❖ Sąd Okręgowy,
- ❖ CEZiB,
- ❖ Rondo Solidarności
- ❖ Park Kopernika,
- ❖ Wieprzyce PKP,
- ❖ Fiedorfa "Nila",
- ❖ Piaski,
- ❖ AWF - Dworcowa (d. Zakład Energetyczny).I

Planowana jest budowa głównego węzła przesiadkowego - Dworzec Główny. W ramach budowy węzła zostanie wybudowane torowisko w ul. Jancarza, zostanie przebudowany plac przed dworcem PKP, powstanie dworzec autobusowy z zadaszonymi stanowiskami, przebudowane zostaną ulice w obrębie węzła, wybudowane zostaną ścieżki rowerowe, chodniki, miejsca postojowe, zatoki autobusowe, monitoring i oświetlenie. W obrębie węzła zintegrowanych zostanie kilka rodzajów środków transportu (transport kolejowy, tramwajowy, autobusowy – komunikacja miejska, autobusowy - międzymiastowy, rowerowy, samochodowy oraz pieszy).



4.4. Ochrona środowiska naturalnego

4.4.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Oddziaływanie na środowisko naturalne

Na stan czystości powietrza atmosferycznego w Gorzowie Wielkopolskim mają wpływ zanieczyszczenia napływowe oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Na terenie Miasta Gorzowa Wielkopolskiego występują takie formy ochrony przyrody jak:

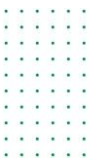
- ❖ Rezerwat przyrody Gorzowskie Murawy,
- ❖ Obszar chronionego krajobrazu Gorzowsko-Krzeszycka Dolina Warty,
- ❖ Obszar chronionego krajobrazu Dolina Warty i Dolnej Noteci,
- ❖ Obszar Natura 2000 Ujście Noteci,
- ❖ Obszar Natura 2000 Murawy Gorzowskie,
- ❖ Obszar Natura 2000 Ostoja Witnicko-Dębniańska,
- ❖ Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Noteci,
- ❖ Pomniki przyrody – 74 pomników,
- ❖ Użytki ekologiczne – 1 użytek.

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i całego transportu) to:

- ❖ hałas,
- ❖ emisja gazów i pyłów,
- ❖ degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- ❖ zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ❖ ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną,
- ❖ ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań,
- ❖ poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego,
- ❖ wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska,
- ❖ dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób starszych,
- ❖ propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Park&Ride”, ruch rowerowy itp.),



- ❖ poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast,
- ❖ potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem,
- ❖ integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Zeroemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Również ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Z ulic wielu polskich miast znikną użytkowane do tej pory autobusy spalinowe, a ich miejsce na liniach komunikacyjnych zajmą pojazdy zeroemisyjne: elektryczne i wodorowe.

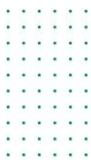
Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- ❖ wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- ❖ skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- ❖ zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- ❖ zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- ❖ zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednoczesne zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury oraz zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem, poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Zatem istotnym jest



powstawanie i rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź” w oparciu o sieć parkingów dobrze skomunikowanych z transportem publicznym oraz w pobliżu dworców kolejowych.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- ❖ punktualność,
- ❖ czas przejazdu,
- ❖ dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- ❖ komfort podróży.

Edukacja ekologiczna

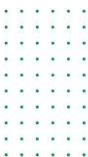
Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna podobnie jak nauka w każdej innej dziedzinie najlepiej sprawdza się w praktyce. Wycieczki turystyczne na tereny rezerwatów przyrody i innych obszarów, które dzięki ochronie zachowują swój naturalny charakter, pobudzają w ludziach postawy proekologiczne.

Stan ochrony środowiska naturalnego Miasta Gorzowa Wielkopolskiego

Aktualny stan ekologiczny Miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

- ❖ Raport o stanie środowiska w województwie lubuskim w latach 2016-2017, WIOŚ w Zielonej Górze, 2018;
- ❖ Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Lubuskim. Raport za rok 2024, Warszawa, 2025;
- ❖ Program ochrony środowiska dla województwa lubuskiego, Zielona Góra, 2022;
- ❖ Program Ochrony Środowiska dla miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2021-2030, Gorzów Wielkopolski, 2021.



4.4.2. Emisja spalin

Największym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie lubuskim jest emisja pochodząca z działalności ludzi, szczególnie w sektorze bytowym (powierzchniowa emisja), w transporcie (liniowa emisja) oraz w przemyśle (punktowa emisja). Istotny wpływ na zawartość substancji w powietrzu w Gorzowie Wielkopolskim ma również napływ zanieczyszczeń z innych regionów Polski i świata. Lokalnie, głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza są zanieczyszczenia emitowane przez gospodarstwa domowe, wynikające ze spalania paliw stałych w przestarzałych piecach, kotłach i kominkach oraz ruch samochodowy i spalanie paliw.

Emisja powierzchniowa obejmuje wydzielanie zanieczyszczeń z palenisk domowych, lokalnych kotłowni oraz niewielkich zakładów przemysłowych, głównie w postaci pyłów i dwutlenku siarki.

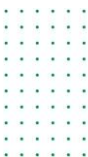
Emisja liniowa głównie wynika z zanieczyszczeń komunikacyjnych, które generują tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory aromatyczne oraz metale ciężkie. Obszary o największym zagrożeniu zanieczyszczeniem powietrza znajdują się w sąsiedztwie intensywnie uczęszczanych tras komunikacyjnych. Istotne jest ulepszanie stanu technicznego pojazdów, wymiana taboru transportu publicznego na zeroemisyjne pojazdy oraz promowanie korzystania z alternatywnych źródeł transportu.

Tabela 9 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w latach 2014–2024

Rok	Emisja zanieczyszczeń pyłowych [ton/rok]		Emisja zanieczyszczeń gazowych [ton/rok]				
	ogółem	ze spalania paliw	ogółem	dwutlenek siarki	tlenki azotu	tlenek węgla	dwutlenek węgla
2014	40	24	451 810	732	522	54	450 023
2016	31	22	511 141	855	636	132	508 859
2018	28	14	484 967	292	360	30	483 668
2020	19	12	444 356	23	295	35	443 355
2022	11	4	371 317	37	221	31	370 487
2024	11	3	356 186	27	216	30	355 549

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2024 r. emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych na terenie Miasta Gorzowa Wielkopolskiego wyniosła 11 ton/rok, z czego 27% pochodziło ze spalania paliw. Emisja zanieczyszczeń gazowych w 2024 r. wynosiła 356 186 ton/rok. Porównując emisję zanieczyszczeń w ostatnich 10 latach w Gorzowie Wielkopolskim zauważa się niemal czterokrotny spadek emisji zanieczyszczeń pyłowych. Na przestrzeni tego okresu nastąpił również spadek emisji zanieczyszczeń gazowych, jednakże już nie w tak dużym stopniu.



Zgodnie z art. 89 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz w związku z Dyrektywą 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości i czystszej powietrza dla Europy. Główny Inspektor Ochrony Środowiska, w terminie do 30 kwietnia każdego roku, dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu w danej strefie za rok poprzedni oraz odrębnie dla każdej substancji dokonuje klasyfikacji stref. W województwie lubuskim klasyfikację dokonuje się w trzech strefach: miasto Gorzów Wielkopolski, miasto Zielona Góra oraz strefa lubuska. W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy stref:

klasa C – jeżeli stężenie zanieczyszczenia na terenie strefy przekracza poziom dopuszczalny lub poziom docelowy;

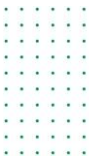
klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekracza poziomu dopuszczalnego lub poziomu docelowego.

W poniższej tabeli zestawiono zanieczyszczenia w Gorzowie Wielkopolskim w 2022 i 2024 roku. Na podstawie klasyfikacji można zaobserwować poprawę jakości powietrza.

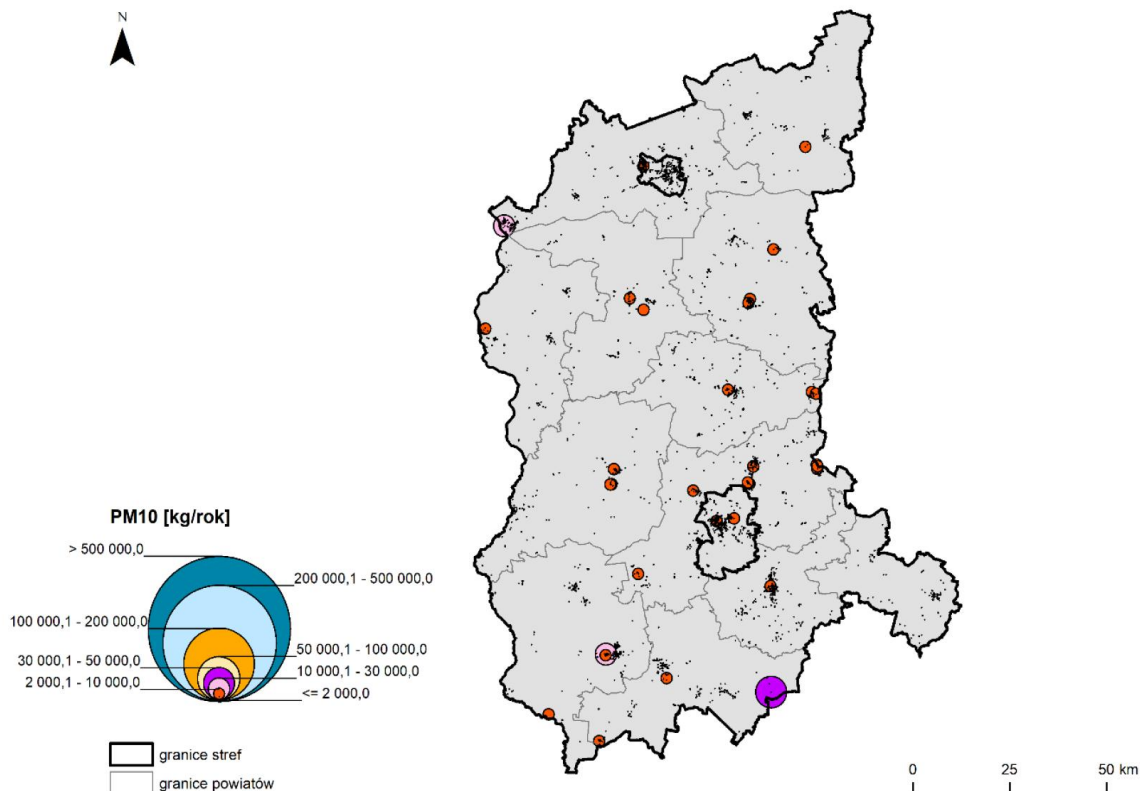
Tabela 10 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w Gorzowie Wielkopolskim

	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	Pył zawieszony PM10	Pył zawieszony PM2,5	ołów (Pb) w pyle PM10	As / Cd / Ni w pyle PM10	benzo(a)piren (BaP) w pyle PM10
Miasto Gorzów Wielkopolski 2022	A	A	A	A	A	A	A	A	C
Miasto Gorzów Wielkopolski 2024	A	A	A	A	A	A1	A	A	A

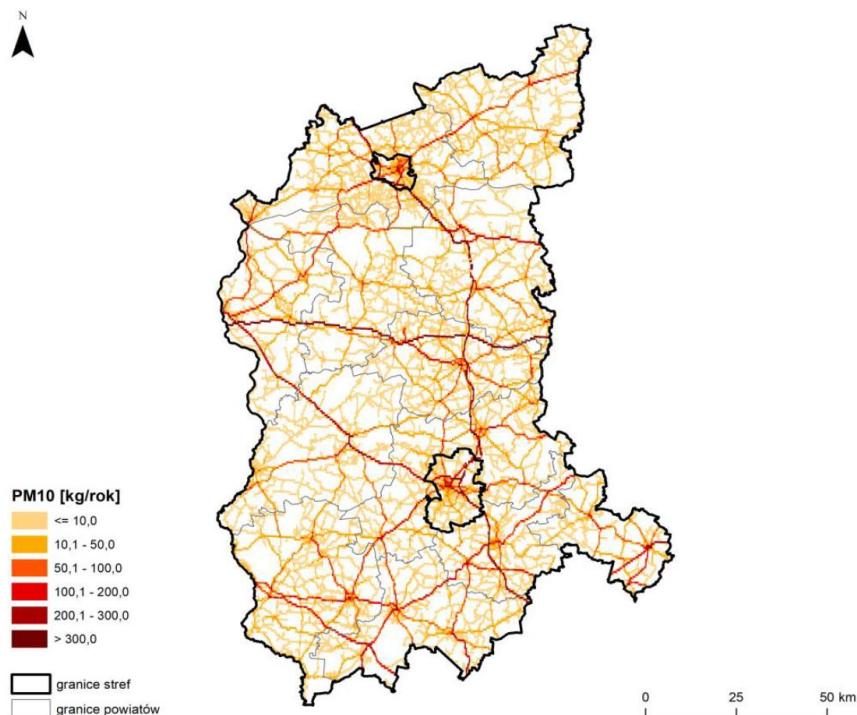
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubuskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2022 i 2024.



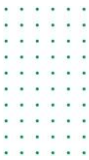
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Rysunek 15 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa lubuskiego
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubuskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2024.



Rysunek 16 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa lubuskiego
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubuskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2024.

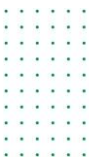


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓW WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Rysunek 18 Mapa imisyjna hałasu Ldwn, którego źródłem jest tramwaj

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennych Gorzów Wielkopolski <https://geoportal.um.gorzow.pl/> [dostęp: listopad 2025 r.].



4.5. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych

Nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zniosła obowiązek cyklicznego sporządzania analiz kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów nisko i zeroemisyjnych. Ostatnia analiza dla Gorzowa Wielkopolskiego została sporządzona w 2024 roku. Mimo zniesienia obowiązku sporządzania analiz kosztów i korzyści, przywołanie niedawno powstałego opracowania jest uzasadnione, ponieważ dostarcza ono aktualnych informacji o opłacalności i efektach środowiskowych zastosowania autobusów zeroemisyjnych.

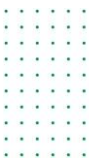
W Analizie przeanalizowano wdrożenie trzech wariantów zmian wyposażenia taborowego komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim, tj.:

Wariant „0” – wariant bezinwestycyjny.

Wariant „1” – wariant elektryczny, obejmujący zakup 17 sztuk autobusów.

Wariant „2” – wariant gazowy, stanowiący rozwiązanie alternatywne wobec W1, obejmujący zakup 17 sztuk autobusów zasilanych CNG

Przeprowadzona analiza finansowo-ekonomiczna wskazała na brak korzyści ekonomicznych wykorzystywania autobusów o napędzie zeroemisyjnym w Gorzowie Wielkopolskim. Miasto Gorzów Wielkopolski pomimo wyniku analizy, na mocy art. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, od 2026 roku powinno podejmować wyłącznie zakupy pojazdów zeroemisyjnych.



5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

5.1. Analiza popytu

Publiczny transport zbiorowy jest bardzo istotnym narzędziem w kwestii kształtowania polityki lokalnej przez samorządów. Popyt na usługi transportu zbiorowego zależy jest od bardzo wielu czynników, m.in.:

- ❖ struktury mieszkańców (osoby w wieku produkcyjnym, przedprodukcyjnym oraz poprodukcyjnym),
- ❖ wieku mieszkańców,
- ❖ stopnia motoryzacji,
- ❖ gęstości zaludnienia,
- ❖ jakości oferty przewozowej,
- ❖ dostępności do przystanków,
- ❖ jakości dróg lokalnych wraz z infrastrukturą taką jak parkingi.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- ❖ popyt efektywny – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru,
- ❖ popyt potencjalny – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

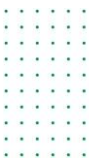
Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

W 2024 roku w komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim przewieziono łącznie 22 161 474 pasażerów, co stanowi wzrost o ponad 376 tys. w porównaniu do roku 2023. Od 2021 roku liczba przewiezionych pasażerów systematycznie rośnie.

Tabela 11 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2021-2024

Rok	2021	2022	2023	2024
Liczba przewiezionych pasażerów	11 764 440	19 365 752	21 784 627	22 161 474

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Raportu o stanie miasta Gorzowa Wielkopolskiego za 2024 rok.



5.2. Badania popytu

W ramach prac nad Planem Transportowym nie były wykonywane badania napelnień.

W 2022 roku przeprowadzone zostały szczegółowe badania marketingowego wielkości i struktury popytu.

Pomiary napelnień pojazdów objęły pasażerów na wszystkich liniach w dzień powszedni, sobotę oraz niedzielę. Badania napelnień wykonane zostały techniką wewnątrzpojazdową, gdzie weryfikowana była ilość pasażerów wysiadających i wsiadających do pojazdu oraz określano było tzw. napelnienie względne.

Analizując wielkość popytu w dniu powszednim, można wyróżnić trzy grupy linii – o liczbie pasażerów odpowiednio:

- ❖ do 500 osób: 102, 105, 106, 114, 116, 117, 119, 121, 123, 127, 128, 132, 133, 134, 135, 137, 401, 403, 502, 510, 511 i 512;
- ❖ od 501 do 5 000 osób: T2, 100, 103, 107, 110, 111, 112, 113, 118, 122, 125, 130 i 136;
- ❖ powyżej 5 000 osób: 1, 101, 104, 124 i 126.

W przeliczeniu na wozokilometr, pułap wynoszący powyżej 5,0 pasażerów w dniu powszednim, 4,0 w sobotę oraz 3,0 w niedzielę osiągnięto na następujących liniach:

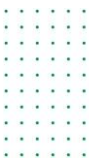
- ❖ 1, 101, 104, 111, 124, 125 i 126 – w dniu powszednim;
- ❖ 1, 101, 105, 111, 124, 125, 126 i 132 – w sobotę;
- ❖ 1, 105 i 111 – w niedzielę.

Linie, na których przewieziono nie więcej niż 1,0 pasażera w przeliczeniu na kilometr w każdym rodzaju dnia, to:

- ❖ w dniu powszednim – linii: 133, 403, 502, 510, 511 i 512;
- ❖ w sobotę – linii: 118, 119, 123, 127, 133, 401, 502, 511 i 512;
- ❖ w niedzielę – linii: 112, 116, 117, 118, 119, 127, 133, 401, 502, 510, 511 i 512.

W każdym z rodzajów dni tygodnia w grupie linii o najniższym wykorzystaniu, oprócz wszystkich linii dojazdowo-zjazdowych i nocnych, znalazła się linia 133.

W dniu powszednim największą liczbę pasażerów przewieziono na linii 1 – 10 995 osób (17,2% całkowitej liczby). Kolejne pod względem przewozów były linie: 124 (7 779; 12,2%), 104 (6 593; 10,3%), 126 (6 328; 9,9%) i 101 (5 774; 9,0%). Łącznie te pięć linii obsłużyło 37 469 pasażerów, czyli 58,6% całkowitego popytu w dniu powszednim (63 980 osób). Średnio przewieziono 4,7 pasażera w przeliczeniu na kilometr, przy czym najlepiej wykorzystana była linia 1 (9,3 pasażera/km), następnie 101 (6,8 pasażera/km) oraz linie 104, 111, 124, 125 i 126 (ok. 5 pasażerów/km). W sobotę z komunikacji miejskiej skorzystało 32 849 pasażerów (51,3% popytu dnia powszedniego), przy podaży usług stanowiącej 63,3% w stosunku do dnia powszedniego. Najwięcej osób przewieziono na linii 1 (6 190; 18,8%), następnie 124 (4 115), 104 (3 419), 126 (3 401) i 101 (3 155). Średnio przewieziono 3,8 pasażera/km, a najlepiej wykorzystana była linia 1 (6,5 pasażera/km). W niedzielę przewieziono 21 923 pasażerów, co stanowi 34,3% popytu dnia



powszedniego i 66,7% popytu sobotniego. Największe przewozy zrealizowano ponownie na linii 1 (4 690 pasażerów; 22,0% ogółu).

W dniu powszednim w granicach Gorzowa Wielkopolskiego podróżowało 61 910 osób (96,8% ogółu), a poza miasto – 2 070 osób (3,2%). Kursy podmiejskie realizowano na 11 z 40 linii. Największy udział pasażerów poza granicami miasta odnotowano na liniach 116 (59,8%) i 133 (54,8%), natomiast największą liczbę przewozów podmiejskich zarejestrowano na linii 113 – 420 osób. Kolejne miejsca zajęły linie 130 (330 osób) i 111 (278 osób). W sobotę w granicach miasta podróżowało 32 075 osób (97,6%), a poza miasto – 774 osoby (2,4%). Najwięcej pasażerów podmiejskich obsłużyła linia 113 (227 osób), a najwyższy udział przejazdów poza miasto miały linie 116 (47,4%) i 118 (46,3%). W niedzielę z komunikacji miejskiej w granicach miasta skorzystało 21 521 osób (98,2%), natomiast 402 pasażerów (1,8%) odbyło przejazdy podmiejskie.

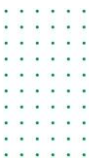
Analiza liczby pasażerów w poszczególnych kursach wykazała, że w dniu powszednim szczyt przewozów w gorzowskiej komunikacji miejskiej przypada na godziny 6:30–17:00, z wyraźnymi maksimum w godzinach 7:00–7:30 i 14:00–15:30. W sobotę największy popyt odnotowano w przedziałach 11:00–14:00 i 14:00–17:00, które łącznie stanowiły 48,3% sobotnich przewozów (8 217 i 7 656 pasażerów). W niedzielę najwięcej osób podróżowało w godzinach 14:00–17:00 (26,0%) oraz 11:00–14:00 (23,1%), a nieco mniej w 17:00–20:00 (22,1%). W dniu powszednim najwyższe wykorzystanie pojazdów odnotowano w porze 11:00–14:00 – 7,0 pasażerów/km, następnie w godzinach 8:00–11:00 (6,3 pasażerów/km) i 14:00–17:00 (6,1 pasażerów/km). Niższe wartości wystąpiły w godzinach 17:00–20:00 (4,2) i 5:00–8:00 (3,6). W sobotę najlepsze wykorzystanie miało miejsce między 11:00 a 14:00 (5,4 pasażerów/km), natomiast w niedzielę – w godzinach 14:00–17:00 i 17:00–20:00 (po 4,0 pasażerów/km).

Wyniki analizy popytu wskazały, że optymalnym typem pojazdu do obsługi linii autobusowych w sieci komunikacji miejskiej Gorzowa Wielkopolskiego jest autobus klasy MAXI 12-metrowy, o pojemności około 100 pasażerów, który zapewnia odpowiedni poziom wykorzystania i efektywności na większości relacji.

Na podstawie badań marketingowych dotyczących struktury pasażerów linii miejskich gorzowskiej komunikacji miejskiej w przeciętnym miesiącu stwierdzono, że:

- ❖ Bilety jednorazowe stanowiły 29,8% wszystkich pasażerów (49,6% wśród osób płacących za przejazd).
- ❖ Z karnetów korzystało zaledwie 1,1% pasażerów (1,9% osób płacących).
- ❖ Bilety dobowe obejmowały 0,1% pasażerów (0,1% osób płacących).
- ❖ Bilety okresowe posiadało 29,0% pasażerów (48,4% osób płacących).
- ❖ Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów miało 32,0% pasażerów.

Pasażerowie podróżujący nieodpłatnie bez stosownych uprawnień („gapowicze”) stanowili 8,1% wszystkich osób korzystających z linii miejskich.



Wśród osób płacących za przejazd:

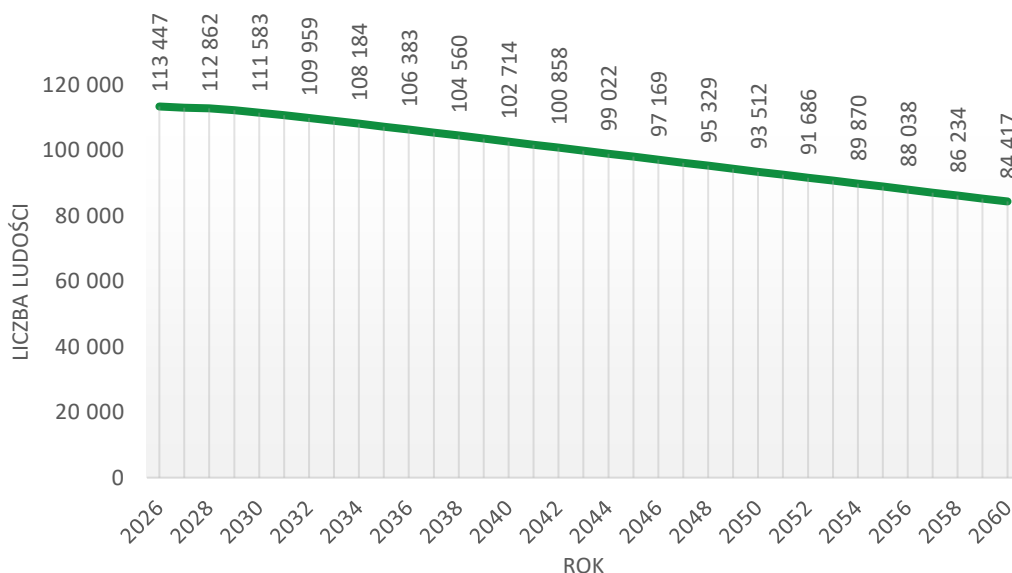
- ❖ Bilety normalne miały 28,8% udziału (48,0% wśród płacących),
- ❖ Bilety ulgowe – 31,2% (52,0% wśród płacących).

5.3. Prognozy sytuacji demograficznej

Sytuacja demograficzna Gminy Miasto Gorzowa Wielkopolskiego oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

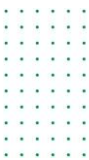
- ❖ liczbę mieszkańców,
- ❖ strukturę wiekową mieszkańców,
- ❖ wielkość i kierunki migracji ludności.

Przygotowana przez GUS Prognoza ludności dla powiatów na lata 2023 - 2060 wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze Gorzowa Wielkopolskiego. Jest to sytuacja mocno niepokojąca zarówno dla transportu publicznego jak i dla potencjału społecznego i rozwojowego całego miasta.



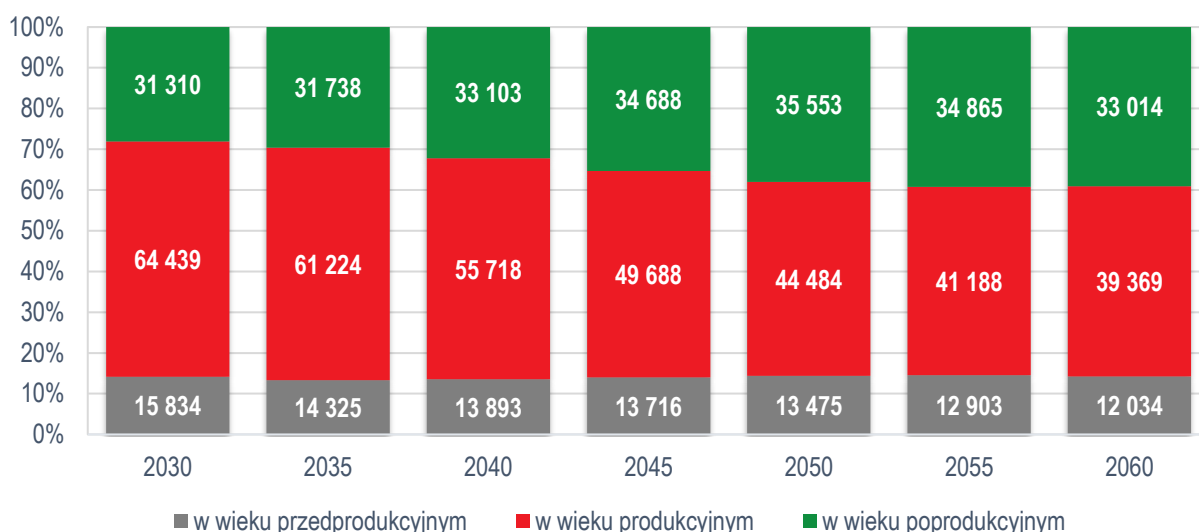
Wykres 10 Prognozowana liczba ludności do roku 2060.

Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie Prognozy ludności dla powiatów na lata 2023 – 2060 GUS.



Przywołana wyżej Prognoza ludności powiatów na lata 2023-2060 przewiduje, iż w Gorzowie Wielkopolskim liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w 2060 r. będzie stanowił 14,26 % ogółu ludności, natomiast osoby w najstarszej grupie wiekowej będą stanowiły 39,11% wszystkich mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego. Maleć będzie również liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym. W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców objętych Planem transportowym, należy liczyć się ze zmniejszeniem liczby pasażerów nabywających w komunikacji miejskiej bilety normalne (pełnopłatne), z jednoczesnym znaczącym zwiększeniem się liczby osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.

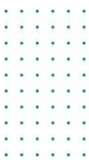
Tabela 12 Prognozowana struktura ludności do roku 2060.



Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie Prognozy ludności dla powiatów na lata 2023 – 2060 GUS.

Prognozuje się, iż liczba urodzeń będzie z roku na rok znacznie maleć przy wzroście a następnie niewielkim spadku liczby zgonów, co będzie skutkowało co raz bardziej spadającym przyrostem naturalnym. Saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie utrzymywało się na ujemnym poziomie. Prognozuje się natomiast stale dodatnie saldo migracji zewnętrznych (zagranicznych).

Jak wskazują przywołane w tym rozdziale prognozy liczby ludności stan zaludnienia Gorzowa Wielkopolskiego będzie stale malał, szczególną uwagę należy zwrócić na prognozowany proces „starzenia się” społeczeństwa. Takie zjawisko może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. Istotna z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców będzie się zmniejszała.



5.4. Główne generatory ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz inne instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

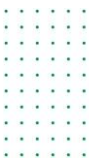
5.4.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie Miasta Gorzowa Wielkopolskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 13 Ważniejsze urzędy i instytucje w Gorzowie Wielkopolskim

Nazwa	Adres
Gorzowskie Centrum Pomocy Rodzinie	Walczaka 42, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Komenda Wojewódzka Policji w Gorzowie Wielkopolskim	Kwiatowa 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim	Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Powiatowy Urząd Pracy w Gorzowie Wielkopolskim	Walczaka 110, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Sąd Rejonowy w Gorzowie Wielkopolskim	Chopina 52 bl. 10 i 15, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Starostwo Powiatowe w Gorzowie Wielkopolskim	Pankiewicza 5-7, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego	Sikorskiego 4, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Urząd Skarbowy w Gorzowie Wielkopolskim	Jagiellończyka 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Urząd Stanu Cywilnego Gorzów Wielkopolski	Wielkiego 65, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gorzowie Wielkopolskim	Gen. Dąbrowskiego 13, 66-400 Gorzów Wielkopolski
ZUS Oddział w Gorzowie Wielkopolskim	Sikorskiego 42, 66-400 Gorzów Wielkopolski

Źródło: opracowanie własne.

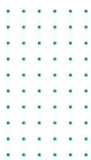


5.4.2. Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym. Wykaz publicznych placówek oświatowych funkcjonujących w Gorzowie Wielkopolskim przedstawiono poniżej w tabeli.

Tabela 14 Placówki oświatowe w Gorzowie Wielkopolskim liczące powyżej 100 uczniów

Nazwa	Adres	Liczba uczniów w 2025 r.
Przedszkole Miejskie nr 1 im. Świat Bajeczki Jedyneczki w Gorzowie Wielkopolskim	Kosynierów Gdyńskich 29, 66-400 Gorzów Wielkopolski	117
Przedszkole Miejskie nr 3 im. Krasnala Hałabały w Gorzowie Wielkopolskim	Słoneczna 11, 66-400 Gorzów Wielkopolski	144
Przedszkole Miejskie nr 7 im. Bajkowy Świat w Gorzowie Wielkopolskim	Głowackiego 4, 66-400 Gorzów Wielkopolski	145
Przedszkole Miejskie nr 10 im. Jasia i Małgosi w Gorzowie Wielkopolskim	Lelewela 1, 66-400 Gorzów Wielkopolski	119
Przedszkole Miejskie nr 11 im. Marii Kownackiej w Gorzowie Wielkopolskim	Malczewskiego 2, 66-400 Gorzów Wielkopolski	120
Przedszkole Miejskie nr 12 im. Pod Topołą w Gorzowie Wielkopolskim	Sportowa 2, 66-400 Gorzów Wielkopolski	124
Przedszkole Miejskie nr 13 im. Bolka i Lolka w Gorzowie Wielkopolskim	Bracka 67, 66-400 Gorzów Wielkopolski	116
Przedszkole Miejskie nr 17 im. Zielony Zakątek w Gorzowie Wielkopolskim	gen. Maczka 21, 66-400 Gorzów Wielkopolski	245
Przedszkole Miejskie nr 18 w Gorzowie Wielkopolskim	Łużycka 8, 66-400 Gorzów Wielkopolski	118
Przedszkole Miejskie nr 19 im. Jana Brzechwy w Gorzowie Wielkopolskim	8 Maja 7, 66-400 Gorzów Wielkopolski	146
Przedszkole Miejskie nr 20 im. Przyjaciół Przyrody w Gorzowie Wielkopolskim	Walczaka 47, 66-400 Gorzów Wielkopolski	146
Przedszkole Miejskie nr 21 im. Misia Uszatka w Gorzowie Wielkopolskim	Dunikowskiego 5a, 66-400 Gorzów Wielkopolski	116
Przedszkole Miejskie nr 22 im. Tęczowe Przedszkole w Gorzowie Wielkopolskim	Szarych Szeregów 2, 66-400 Gorzów Wielkopolski	122
Przedszkole Miejskie nr 23 im. Mały Tygrysek Pietrek w Gorzowie Wielkopolskim	Wróblewskiego 32, 66-400 Gorzów Wielkopolski	166
Przedszkole Miejskie nr 25 w Gorzowie Wielkopolskim	Długosza 34, 66-400 Gorzów Wielkopolski	144
Przedszkole Miejskie nr 29 im. Kasztanowa Kraina w Gorzowie Wielkopolskim	Wróblewskiego 48, 66-400 Gorzów Wielkopolski	174



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓW WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035

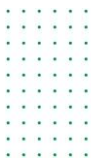


Nazwa	Adres	Liczba uczniów w 2025 r.
Przedszkole Miejskie nr 30 w Gorzowie Wielkopolskim	Taczaka 1a, 66-400 Gorzów Wielkopolski	145
Przedszkole Miejskie nr 32 im. Króla Maciusia I w Gorzowie Wielkopolskim	Stilonowa 20, 66-400 Gorzów Wielkopolski	132
Przedszkole Specjalne nr 34 im. Karola Wojtyły w Gorzowie Wielkopolskim	Dunikowskiego 5, 66-400 Gorzów Wielkopolski	828
Miejskie Przedszkole Integracyjne nr 27 im. Wesołych Krasnali w Gorzowie Wielkopolskim	Śląska 42, 66-400 Gorzów Wielkopolski	135
Niepubliczne Przedszkole z Oddziałami Integracyjnymi "Chatka Małolatka"	Dekerta 93, 66-400 Gorzów Wielkopolski	110
Spółeczna Szkoła Podstawowa Stowarzyszenia Edukacyjnego	Kazimierza Wielkiego 65 lok. B, 66-400 Gorzów Wielkopolski	384
Szkoła Podstawowa Katolickiego Stowarzyszenia wychowawców im. Piotra Jerzego Frassatego	Stanisławskiego 3, 66-400 Gorzów Wielkopolski	177
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Marii Konopnickiej w Gorzowie Wielkopolskim	gen. Dąbrowskiego 23, 66-400 Gorzów Wielkopolski	578
Szkoła Podstawowa nr 2 z Oddziałami Sportowymi im. Szarych Szeregów w Gorzowie Wielkopolskim	Zamenhofa 2a, 66-400 Gorzów Wielkopolski	642
Szkoła Podstawowa nr 3 Mistrzostwa Sportowego z Oddziałami Sportowymi w Gorzowie Wielkopolskim	Okrzei 42, 66-400 Gorzów Wielkopolski	277
Szkoła Podstawowa nr 4 im. Henryka Sienkiewicza w Gorzowie Wielkopolskim	Kobylogórska 110, 66-400 Gorzów Wielkopolski	549
Szkoła Podstawowa nr 5 im. Bohaterów 12 Kołobrzeskiego Pułku Piechoty w Gorzowie Wielkopolskim	Aleja Konstytucji 3 Maja 44, 66-400 Gorzów Wielkopolski	335
Szkoła Podstawowa nr 6 z Oddziałami Sportowymi im. Władysława Broniewskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Gwiazdzista 14, 66-400 Gorzów Wielkopolski	365
Szkoła Podstawowa nr 9 im. Jana Kochanowskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Nowa 7, 66-400 Gorzów Wielkopolski	344
Szkoła Podstawowa nr 10 z Oddziałami Integracyjnymi im. Tadeusza Kościuszki w Gorzowie Wielkopolskim	Towarowa 21, 66-400 Gorzów Wielkopolski	413
Szkoła Podstawowa nr 11 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Stanisławskiego 2, 66-400 Gorzów Wielkopolski	417
Szkoła Podstawowa nr 12 im. Kornela Makuszyńskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Dobra 16, 66-400 Gorzów Wielkopolski	178
Szkoła Podstawowa nr 13 z Oddziałami Integracyjnymi i Oddziałami Sportowymi im. Arkadego Fiedlera w Gorzowie Wielkopolskim	Szwolężerów 2, 66-400 Gorzów Wielkopolski	1464
Szkoła Podstawowa Specjalna nr 14 im. Ambasadorów Praw Człowieka w Gorzowie Wielkopolskim w Zespole Szkół Specjalnych nr 14	Mościckiego 3, 66-400 Gorzów Wielkopolski	128

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035**



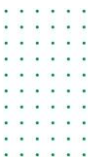
Nazwa	Adres	Liczba uczniów w 2025 r.
Szkoła Podstawowa nr 15 im. wojska Polskiego w Gorzowie Wielkopolskim.	Kotsisa 1, 66-400 Gorzów Wielkopolski	459
Szkoła Podstawowa nr 16 z Oddziałami Integracyjnymi im. Józefa Piłsudskiego w Gorzowie Wielkopolskim.	Dunikowskiego 5, 66-400 Gorzów Wielkopolski	660
Szkoła Podstawowa nr 17 z Oddziałami Sportowymi im. Adama Mickiewicza w Gorzowie Wielkopolskim.	Warszawska 19, 66-400 Gorzów Wielkopolski	500
Szkoła Podstawowa nr 20 z Oddziałami Integracyjnymi im. Bohaterów Westerplatte w Gorzowie Wielkopolskim.	Szarych Szeregów 7, 66-400 Gorzów Wielkopolski	1314
Szkoła Podstawowa nr 21 Z Oddziałami Integracyjnymi i z Oddziałami Sportowymi im. Orłąt Lwowskich w Gorzowie Wielkopolskim.	Taczaka 1, 66-400 Gorzów Wielkopolski	664
I Społeczna Szkoła Podstawowa w Gorzowie Wielkopolskim.	Kazimierza Wielkiego 65, 66-400 Gorzów Wielkopolski	184
Prywatna Szkoła Podstawowa o Profilu Artystycznym	Bohaterów Westerplatte 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski	119
Katolickie Liceum Św. Tomasza z Akwinu	Drzymały 36, 66-400 Gorzów Wielkopolski	127
I Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kościuszki w Gorzowie Wielkopolskim w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1	Puszkina 31, 66-400 Gorzów Wielkopolski	659
II Liceum Ogólnokształcące im. Marii Skłodowskiej - Curie w Gorzowie Wielkopolskim w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 2	Przemysłowa 22, 66-400 Gorzów Wielkopolski	652
III Liceum Ogólnokształcące im. Władysława Szafera w Gorzowie Wielkopolskim w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 3	Estkowskiego 3, 66-400 Gorzów Wielkopolski	600
IV Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kotarbińskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Kosynierów Gdyńskich 8, 66-400 Gorzów Wielkopolski	602
VI Liceum Ogólnokształcące z Oddziałami Sportowymi w Gorzowie Wielkopolskim w Zespole Szkół Technicznych I Ogólnokształcących	Czereśniowa 4e, 66-400 Gorzów Wielkopolski	387
VIII Liceum Ogólnokształcące Z Oddziałami Integracyjnymi im. Józefa Piłsudskiego w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 16 w Gorzowie Wielkopolskim	Ksawerego Dunikowskiego 5, 66-400 Gorzów Wielkopolski	219
Liceum Ogólnokształcące Dla Dorosłych "Żak"	Łokietka 33, 66-400 Gorzów Wielkopolski	308
Edugorzów Liceum Ogólnokształcące Dla Dorosłych	Garbary 9, 66-400 Gorzów Wielkopolski	432
Zaoczne Liceum Ogólnokształcące Cosinus w Gorzowie Wielkopolskim.	Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wielkopolski	284
Technikum Budowlane i Samochodowe nr 1 im. Mikołaja Kopernika w Gorzowie Wielkopolskim	Warszawska 48, 66-400 Gorzów Wielkopolski	476



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035**



Nazwa	Adres	Liczba uczniów w 2025 r.
Technikum Mechaniczne nr 5 im. Zesłańców Sybiru w Gorzowie Wielkopolskim	Warszawska 48, 66-400 Gorzów Wielkopolski	552
Technikum nr 2 w Zespole Szkół Ekonomicznych im. Stefana Starzyńskiego w Gorzowie Wielkopolskim	30 Stycznia 29, 66-400 Gorzów Wielkopolski	602
Technikum nr 3 w Zespole Szkół Gastronomicznych im. Febronii Gajewskiej – Karamać w Gorzowie Wielkopolskim	Okólna 35, 66-400 Gorzów Wielkopolski	592
Technikum nr 4 w Zespole Szkół Kreowania wizerunku im. Krzysztofa Kieślowskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Śląska 64c, 66-400 Gorzów Wielkopolski	451
Technikum nr 6 w Zespole Szkół Technicznych i Ogólnokształcących w Gorzowie Wielkopolskim	Czereśniowa 4e, 66-400 Gorzów Wielkopolski	424
Technikum nr 7 im. Mjr. Henryka Sucharskiego w Zespole Szkół Elektrycznych w Gorzowie Wielkopolskim	gen. Dąbrowskiego 33, 66-400 Gorzów Wielkopolski	1012
Technikum Teb Edukacja w Gorzowie Wielkopolskim	Estkowskiego 17, 66-400 Gorzów Wielkopolski	215
Technikum w Gorzowie Wielkopolskim	Poznańska 23, 66-400 Gorzów Wielkopolski	198
Akademickie Liceum Mistrzostwa Sportowego w Gorzowie Wielkopolskim	Chopina 52, 66-400 Gorzów Wielkopolski	114
Państwowe Liceum Sztuk Plastycznych w Gorzowie Wielkopolskim	Szkolna 5, 66-400 Gorzów Wielkopolski	128
Publiczna Szkoła Policealna Cosinus w Gorzowie Wielkopolskim	Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wielkopolski	828
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 1 w Gorzowie Wielkopolskim	Warszawska 48, 66-400 Gorzów Wielkopolski	254
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3 w Zespole Szkół Gastronomicznych im. Febronii Gajewskiej – Karamać w Gorzowie Wielkopolskim	Okólna 35, 66-400 Gorzów Wielkopolski	139
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 4 w Zespole Szkół Kreowania Wizerunku im. Krzysztofa Kieślowskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Śląska 64c, 66-400 Gorzów Wielkopolski	196
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 5 w Gorzowie Wielkopolskim	Warszawska 48, 66-400 Gorzów Wielkopolski	181
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 7 w Zespole Szkół Elektrycznych w Gorzowie Wielkopolskim	gen. Dąbrowskiego 33, 66-400 Gorzów Wielkopolski	163
Branżowa Szkoła II Stopnia nr 1 w Gorzowie Wielkopolskim	Warszawska 48, 66-400 Gorzów Wielkopolski	189
Szkoła Policealna Cosinus w Gorzowie Wielkopolskim	Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wielkopolski	226



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Nazwa	Adres	Liczba uczniów w 2025 r.
Szkoła Policealna Pascal w Gorzowie Wielkopolskim	Orląt Lwowskich 4-6, 66-400 Gorzów Wielkopolski	248
Dwuletnia Szkoła Policealna "Żak"	Łokietka 33, 66-400 Gorzów Wielkopolski	265
Edugorzów Branżowa Szkoła II Stopnia	Garbary 9, 66-400 Gorzów Wielkopolski	128
Edugorzów Policealna Szkoła Medyczna	Garbary 9, 66-400 Gorzów Wielkopolski	253
Edugorzów Policealna Szkoła Zawodowa	Garbary 9, 6 6-400 Gorzów Wielkopolski	153
Niepubliczna Szkoła Policealna Teb Edukacja w Gorzowie Wielkopolskim	Estkowskiego 17, 66-400 Gorzów Wielkopolski	408
Państwowa Szkoła Muzyczna I i II Stopnia. Tadeusza Szeligowskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Chrobrego 3, 66-400 Gorzów Wielkopolski	269
Państwowa Szkoła Muzyczna I Stopnia im. Władysława Jana Ciesielskiego w Gorzowie Wielkopolskim	Teatralna 8, 66-400 Gorzów Wielkopolski	178

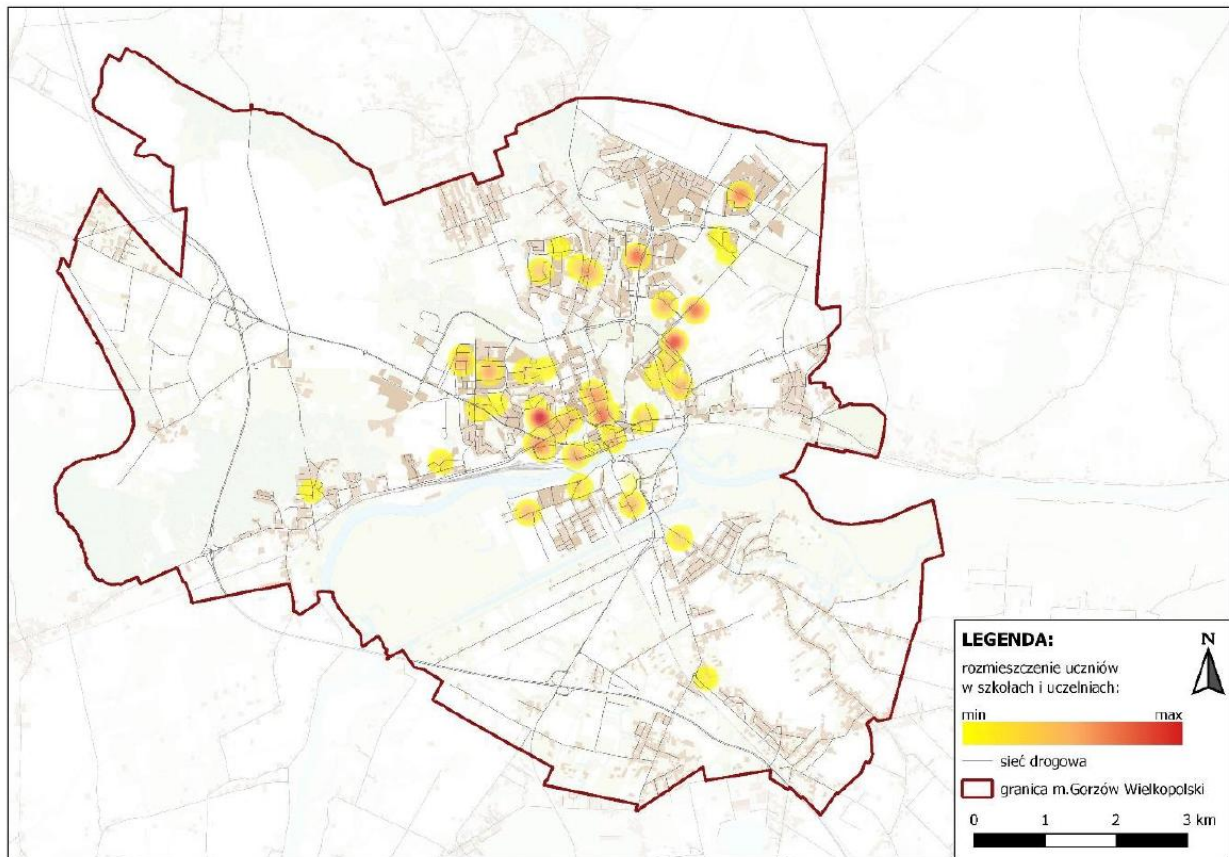
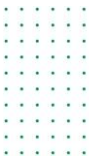
Źródło: opracowanie własne na podstawie Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych.

Duży wpływ na strukturę ruchu miejskiego ma położenie uczelni wyższych, które skupiają studentów i pracowników. Wykaz uczelni znajdujących się na terenie Gorzowa Wielkopolskiego przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 15 Uczelnie wyższe na terenie Gorzowa Wielkopolskiego

Nazwa	Adres
Akademia im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim	Chopina 52/Bud 7, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Akademia Wychowania Fizycznego im. Edwarda Piaseckiego w Poznaniu - Filia w Gorzowie Wielkopolskim.	Estkowskiego 13, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Wyższa Szkoła Biznesu (WSB)	Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Wyższa Szkoła Zawodowa w Gorzowie Wielkopolskiego	Żeromskiego 22, 66-400 Gorzów Wielkopolski

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 19 Rozmieszczenie uczniów i studentów w szkołach

Źródło: Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych, 2024 rok.



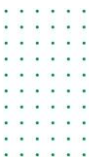
5.4.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu. Podstrefa Gorzów Wielkopolski, działająca w ramach Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE), stanowi jeden z kluczowych generatorów ruchu w mieście, co ma istotne znaczenie dla planowania transportu publicznego. Możliwość objęcia inwestycji statusem KSSSE oraz dostęp do znaczących ulg podatkowych sprawiają, że obszar ten przyciąga inwestorów krajowych i zagranicznych, generując stały napływ pracowników, dostawców i usługodawców. Strefa, wspierana przez rząd i samorzady, zapewnia korzystne warunki prowadzenia działalności, co sprzyja powstawaniu nowych firm.

W Gorzowie Wielkopolskim działa szereg nowoczesnych przedsiębiorstw, a rozwijające się instytucje otoczenia biznesu, w tym Gorzowski Ośrodek Technologiczny z Inkubatorem Przedsiębiorczości, tworzą dodatkowe źródła ruchu, związane z funkcjonowaniem kadry, przedsiębiorców oraz użytkowników usług. Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, jedna z największych w kraju, od lat przyczynia się do wzrostu liczby miejsc pracy i wartości inwestycji, również w obrębie Gorzowa Wielkopolskiego. Choć w 2024 roku nie wydano nowych zezwoleń dla przedsiębiorców w podstrefie, obszar ten pozostaje aktywny inwestycyjnie.

Tabela 16 Największe zakłady pracy

Nazwa	Adres	Liczba pracowników w 2025 r.
Antex-Stilon S.A.	Włókiennicza 11, 66-400 Gorzów Wielkopolski	250
Borne Furniture Sp. z o.o.	Złotego Smoka 23, 66-400 Gorzów Wielkopolski	550
Caps S.A.	Poliamidowa 6, 66-400 Gorzów Wielkopolski	180
DHL	Złotego Smoka 9, 66-400 Gorzów Wielkopolski	130
DOMO	Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wielkopolski	300
Faurecia Gorzów S.A.	Szczecińska 31, 66-400 Gorzów Wielkopolski	1 400
Gorzowskie Zakłady Energetyczne ENEA S.A. i Elektrociepłownia	Energetyków 6, 66-400 Gorzów Wielkopolski	Brak danych
Grupa Gezet	Kasprzaka 1, 66-400 Gorzów Wielkopolski i inne lokalizacje	300
Hale Panattoni	Szczecińska 49, 66-400 Gorzów Wielkopolski i inne lokalizacje	700



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Nazwa	Adres	Liczba pracowników w 2025 r.
Holding-Zremb Gorzów S.A.	Fabryczna 13, Gorzów Wielkopolski	300
I.M.C Engineering Poland Sp. z o.o.	Mosiężna 21, 66-400 Gorzów Wielkopolski	400
Jerenimo Martins Centrum Logistyczne	Metalowców 6, 66-400 Gorzów Wielkopolski	500
Monosuisse Poland Sp. z o.o.	Franciszka Walczaka 25, 66-407 Gorzów Wielkopolski	200
SC Johnson	Kasprzaka 6A, 66-400 Gorzów Wielkopolski	260
SE Brodnetze Polska Sp. z o.o.	Franciszka Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wielkopolski	500
Silcare Sp. z o.o.	Kostrzyńska 1, 66-400 Gorzów Wielkopolski	280
TPV Displays Polska Sp. z o.o.	Złotego Smoka 9, 66-400 Gorzów Wielkopolski	1 200
Wipol	Fieldorfa „Nila” 22, 66-400 Gorzów Wielkopolski	180

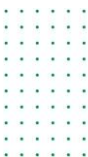
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

5.4.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne

Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów znajdujących się na terenie Gorzowa Wielkopolskiego została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 17 Ważniejsze obiekty sportowe i kulturalne w Gorzowie Wielkopolskim

Nazwa obiektu	Adres
Obiekty sportowe	
Centrum Sportowo-Rehabilitacyjne Słowianka Sp. z o.o.	Słowiańska 14, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Arena Gorzów	Słowiańska 16, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Stadion GBS Gorzów im. Edwarda Jancarza	Kwiatowa, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Stadion Lekkoatletyczny im. Lubuskich Olimpijczyków	Mickiewicza 37, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Stadion Piłkarski OSIR	Olimpijska 29, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Pole golfowe "Zawarcie"	Śląska 52, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Bulwary nad Wartą	Hejmanowskiej i Garbary, 66-400 Gorzów Wielkopolski



Obiekty kultury

Miejskie Centrum Kultury	Drzymały 26, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Filharmonia Gorzowska	Dziewięciu Muz 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Teatr im. Juliusza Osterwy	Teatralna 9, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Jazz Club Pod Filarami	Władysława Jagiełły 7, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Miejski Ośrodek Sztuki	Pomorska 73, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Muzeum Lubuskie	Warszawska 35, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna	Sikorskiego 107, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Kino Helios	Galeria Askana, Aleja Konstytucji 3 Maja 102, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Multikino	Centrum Handlowe Feeria, Kombatantów 30, 66-400 Gorzów Wielkopolski

Źródło: opracowanie własne.

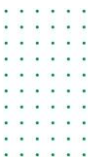
5.4.5. Placówki służby zdrowia

Do najważniejszych obiektów służby zdrowia zaliczono:

Tabela 18 Ważniejsze placówki służby zdrowia w Gorzowie Wielkopolskim

Nazwa	Adres
Wielospecjalistyczny Szpital Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim.	Dekerta 1, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Wielospecjalistyczny Szpital Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim.	Walczaka 42, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Centrum Medyczne PZU Zdrowie	Nowa 5, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Gorzowska Lecznica Specjalistyczna	Piłsudskiego 1B, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Centrum Medyczne POLMED Diagnostyka	Chemiczna 12, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska SP ZOZ w Gorzowie Wielkopolskim.	Sienkiewicza 10-11, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Specjalistyczny Zakład Medyczny Fundacji „Nasze Zdrowie” NZOZ	Walczaka 23E, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Centrum Medyczne Medi-Raj Gorzów Wielkopolski	Górczyńska 17, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Centrum Medyczne Medyk Gorzów Wielkopolski	Warszawska 24, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Centrum Medyczne Buszkiewicz	Wyszyńskiego 155, 66-400 Gorzów Wielkopolski
LUX MED Gorzów Wielkopolski	Walczaka 41B, 66-400 Gorzów Wielkopolski

Źródło: opracowanie własne.



5.4.6. Obiekty handlowo-usługowe

Istotnymi generatorami ruchu w mieście są duże centra handlowe skupiające sklepy różnych branż. Lista obiektów handlowo-usługowych w Gorzowie Wielkopolskim została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 19 Główne obiekty handlowo-usługowe w Gorzowie Wielkopolskim

Nazwa	Adres
Galeria Askana	Konstytucji 3 Maja 102, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Nova Park	Przemysłowa 2, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Feeria	Kombatantów 30, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Panorama	Górczyńska 23, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Park Handlowy S1	Górczyńska 19, 66-400 Gorzów Wielkopolski
N-Park	Chemiczna 5,7,9, 66-400 Gorzów Wielkopolski
BIG	Jedwabnicza 2/4, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Castorama	Czartoryskiego 1, 66-400 Gorzów Wielkopolski
PSB Mrówka	Poznańska 22, 66-400 Gorzów Wielkopolski
Leroy Merlin	Słowiańska 70, 66-400 Gorzów Wielkopolski
OBI	Myśluborska 48, 66-400 Gorzów Wielkopolski

Źródło: opracowanie własne.

5.5. Podsumowanie potrzeb przewozowych

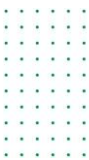
Do generatorów ruchu zaliczane są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, takie jak budynki administracji publicznej, kultury, oświaty, edukacji, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji czy turystyki. Realizowane w nich funkcje determinują charakter wykonywanych podróży – ich częstotliwość, cykliczność oraz pory dnia. Obiekty edukacyjne i zakłady pracy generują ruch o regularnym, codziennym charakterze, odbywany w stałych porach i najczęściej po powtarzalnych trasach. Uczniowie stanowią jedną z największych grup pasażerów transportu publicznego, realizując obligatoryjne przejazdy dom – szkoła – dom. Z tego powodu oczekują oferty przewozowej dostosowanej do godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć. Podobnie w przypadku miejsc pracy podróże dom – praca – dom mają charakter obowiązkowy i wymagają sprawnego skomunikowania z całym miastem.

W organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gorzowa Wielkopolskiego szczególnie istotne jest dostosowanie rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania najważniejszych generatorów ruchu. Z analizy obiektów edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych wynika, że większość z nich działa w godzinach 07:00–17:00, co wymusza skoncentrowanie oferty przewozowej właśnie na tych przedziałach czasowych.



Oprócz istniejących obiektów, w Gorzowie Wielkopolskim pojawiają się również planowane generatory ruchu, które w najbliższych latach będą miały istotny wpływ na kształtowanie potrzeb transportowych miasta. Do najważniejszych z nich należą:

- ❖ Planowane nowe osiedle Słowiańskie,
- ❖ Dalsza rozbudowa Osiedla Europejskiego,
- ❖ Projektowane tereny inwestycyjne między ulicą Mironicką a Kamienną,
- ❖ Planowana przebudowa Stadionu Piłkarskiego przy ul. Olimpijskiej, który po modernizacji będzie przyciągał większą liczbę uczestników wydarzeń sportowych i rekreacyjnych.
- ❖ Dworzec Kolejowy jako przyszły węzeł przesiadkowy, którego znaczenie wzrośnie wraz z planowanym rozszerzeniem oferty przewozów kolejowych oraz utworzeniem węzła przesiadkowego przy ul. Jancarza.



6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Czas podróży, jako jeden z głównych czynników wpływających na wybór środka transportu, składa się z kilku elementów zależnych zarówno od polityki transportowej, jak i zasad organizacji ruchu. W przypadku samochodu osobowego obejmuje on czas dojścia do pojazdu, jego uruchomienie oraz dojście z miejsca parkowania do celu podróży. Istotne są również warunki panujące na trasie, takie jak organizacja i sterowanie ruchem, które mogą znacząco wydłużać lub skracać przejazd, wpływając na subiektywną ocenę opłacalności korzystania z samochodu.

W transporcie zbiorowym struktura czasu podróży wygląda nieco inaczej. Obejmuje m.in. **dojście do przystanku i oczekiwanie na pojazd, a także dojście do miejsca docelowego po opuszczeniu środka transportu**. Duże znaczenie ma również ewentualna konieczność przesiadek, które mogą wydłużać całą podróż zarówno przez konieczność zmiany pojazdu, jak i dodatkowy czas oczekiwania na kolejną linię.

Należy zauważyć, że ostateczny wybór sposobu przemieszczania się zależy nie tylko od obiektywnych parametrów czasu, lecz także od indywidualnych preferencji i przyzwyczajeń podróżujących. Kierowcy mogą na przykład wybierać różne trasy w zależności od własnych upodobań, jedni preferują najkrótszą drogę, nawet jeśli jest zatłoczona, inni wolą trasę alternatywną, jeśli pozwala ona uniknąć częstych zatrzymań, np. na sygnalizacji świetlnej. Ważnym czynnikiem jest także **dostępność miejsc parkingowych**, która może całkowicie zniechęcić do wyboru samochodu, jeśli dotarcie do miejsca docelowego wiąże się z dużymi trudnościami w zaparkowaniu.

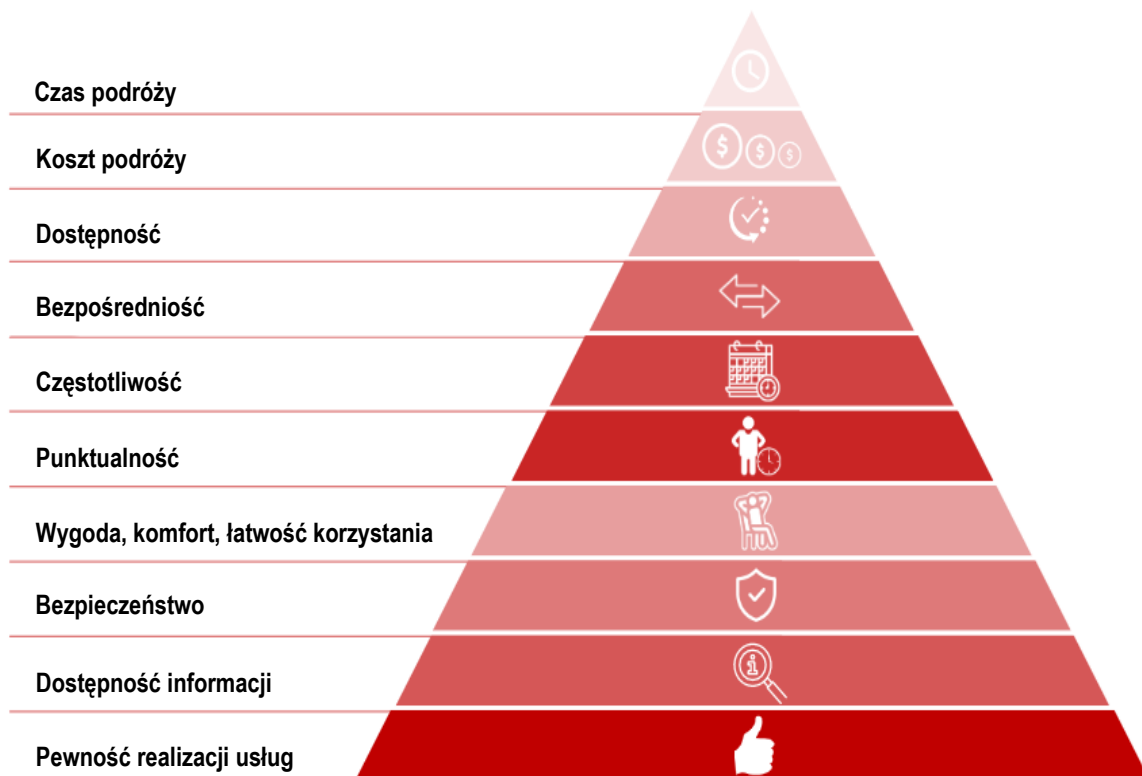
W transporcie zbiorowym użytkownicy również kierują się osobistymi preferencjami. Choć racjonalna ocena czasu przejazdu często przemawia za wykorzystaniem linii o wysokiej częstotliwości kursowania i przesiadkami, wielu pasażerów woli podróżować linią bezpośrednią, nawet jeśli oznacza to dłuższy czas dotarcia do celu. Wynika to zwykle z wygody, przyzwyczajeń oraz potrzeby minimalizowania niepewności związanej z przesiadką. Z drugiej strony, część podróżnych chętnie korzysta z tras wymagających zmiany środka transportu, jeśli oferują one krótszy czas przejazdu lub większą punktualność.

Dodatkowo warto podkreślić, że zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym duże znaczenie mają czynniki subiektywne, takie jak postrzegany **komfort podróży, poziom bezpieczeństwa czy przewidywalność czasu przejazdu**. W praktyce nie zawsze najkrótszy czas przejazdu jest decydujący. Wybór środka transportu jest często kompromisem między wygodą, czasem, dostępnością infrastruktury i indywidualnymi nawykami.



6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Preferencje odnośnie wyboru środka transportu zależą od wielu aspektów. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.



Rysunek 20 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.



- ❖ **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- ❖ **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- ❖ **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojazdu do przystanków,
- ❖ **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- ❖ **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- ❖ **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- ❖ **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, dostęp dla osób z niepełnosprawnościami do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- ❖ **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- ❖ **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- ❖ **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami

Jedną z funkcji komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej sprawności ruchowej.

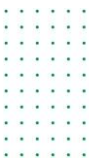
Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej powinno się uwzględniać postulaty wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących powinno się planować:



- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z przebiegiem ciągów pieszych,
- ❖ eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
 - umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu autobusów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
 - optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.

Dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności poznawczo – sensorycznej szczególnie ważny jest również sprawny system informacji dla pasażera, który będzie wspierać odbywanie podróży na każdym jej etapie.



7. Taryfa przewozowa

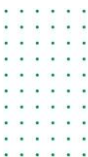
Od 1 stycznia 2026 roku do korzystania z przejazdów bezpłatnych (100% ulga) na wszystkich liniach uprawnieni będą mieszkańcy Gorzowa Wielkopolskiego na podstawie KARTY MIEJSKIEJ GORZÓW #StądJestem oraz Gorzowskiej Karty Mieszkańca do momentu wygaśnięcia ich ważności wraz z innym dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość.

Do otrzymania Karty uprawnione są osoby, które rozliczają podatek dochodowy od osób fizycznych w gorzowskim Urzędzie Skarbowym i wskazują Gorzów Wielkopolski jako miejsce zamieszkania, niezależnie od tego, czy osiągają dochód. Uprawnienie przysługuje również osobom rozliczającym w mieście podatek rolny z tytułu prowadzenia gospodarstwa rolnego na jego terenie. Z Karty mogą korzystać także dzieci tych osób do ukończenia 18. roku życia, a w przypadku kontynuowania nauki, do 25. roku życia. Uprawnienie obejmuje również dzieci przebywające w placówkach opiekuńczo-wychowawczych.

Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej dla mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego nie oznacza likwidacji systemu biletowego – pozostanie on w pełni funkcjonalny dla osób spoza miasta, które nadal będą korzystać z płatnych przejazdów. Po wdrożeniu tego rozwiązania niezbędne będzie przeprowadzenie regularnych i rzetelnych badań, mających na celu zweryfikowanie efektywności ekonomicznej systemu oraz zmian w sposobie korzystania z komunikacji miejskiej. Badania te powinny obejmować zarówno analizę przychodów od pasażerów spoza miasta w kontekście pokrycia kosztów obsługi i dystrybucji systemu biletowego, jak i monitoring frekwencji, struktury podróży oraz zmian w zachowaniach pasażerów, w tym przesunięć z transportu pieszo-rowerowego na komunikację miejską. Wyniki takich analiz pozwolą na ocenę skuteczności wprowadzonego rozwiązania oraz w razie potrzeby na wdrożenie korekt w funkcjonowaniu systemu.

Celem wprowadzenia bezpłatnej komunikacji jest przede wszystkim zachęcenie mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej zamiast samochodów prywatnych, co ma mieć pozytywny wpływ na płynność ruchu w mieście. Społeczne i ekologiczne efekty wprowadzenia bezpłatnej komunikacji są w Polsce wciąż jednak słabo zbadane, m.in. ze względu na krótką historię wdrażania tego typu rozwiązań w miastach i zakłócenia wynikające z pandemii COVID-19. Analizy porównawcze z innymi europejskimi miastami wskazują, że bezpłatna komunikacja najczęściej nie powoduje znaczącego wzrostu liczby pasażerów komunikacji miejskiej, natomiast obserwuje się spadek liczby podróży pieszych i rowerowych oraz pojawienie się tzw. ruchu wzbudzonego, czyli przejazdów, które wcześniej w ogóle nie były realizowane.

Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji wiąże się również ze zwiększonymi kosztami funkcjonowania systemu, które muszą być pokryte z budżetu miasta. Istotne jest, aby zmniejszone wpływy ze sprzedaży biletów nie wpłynęły negatywnie na jakość i częstotliwość kursów. Dla mieszkańców dużo ważniejsze przy wyborze środka transportu niż opłata za bilet są czynniki takie jak dostępność połączeń, zagęszczenie



kursów oraz ogólna jakość usług. Dlatego utrzymanie wysokiego standardu usług komunikacyjnych pozostaje priorytetem w planowaniu miejskiego transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim.

Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego ma służyć zarówno poprawie mobilności mieszkańców, jak i realizacji celów ekologicznych, przy jednoczesnym racjonalnym gospodarowaniu środkami publicznymi oraz utrzymaniu wysokiej jakości systemu transportu miejskiego.

7.1. Rodzaje biletów

Bilety jednorazowe (miejskie i podmiejskie), specjalne oraz karnety - uprawniają do jednorazowego przejazdu na jednej linii (bez względu na czas przejazdu) lub uprawniają do realizacji nieograniczonej liczby przejazdów w czasie 45 minut od momentu skasowania.

W związku z planowanym wycofaniem biletów papierowych, poniżej przedstawiono jedynie ceny biletów elektronicznych.

Tabela 20 Ceny biletów

Rodzaj biletu	Ceny biletów elektronicznych	
	Normalny	Ulgowy
Bilety za przejazd w granicach administracyjnych miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz do miejscowości: Baczyna, Czechów, Chwałęcice, Łagodzin, Wawrów		
Bilet jednorazowy	3,00 zł	1,50 zł
Bilet dobowy	13,80 zł	6,90 zł
Bilet weekendowy rodzinny	12,00 zł	
Bilet siedmiodniowy	25,20 zł	12,60 zł
Bilet czternastodniowy	48,60 zł	24,30 zł
Bilet miesięczny imienny	82,80 zł	41,40 zł
Bilet miesięczny na okaziciela	171,00 zł	85,50 zł
Bilet trzymiesięczny	234,00 zł	117,00 zł
Za przejazd na liniach normalnych poza granicami administracyjnymi Gorzowa Wielkopolskiego oraz granicami administracyjnymi miejscowości: Baczyna, Czechów, Chwałęcice, Łagodzin, Wawrów		
Bilet jednorazowy	6,40 zł	3,20 zł
Bilet czternastodniowy	88,20 zł	44,10 zł
Bilet miesięczny imienny	165,50 zł	82,80 zł
Za przejazd na terenie jednej gminy:		
Bilet czternastodniowy	52,20 zł	26,10 zł
Bilet miesięczny imienny	95,40 zł	47,70 zł
Bilet trzymiesięczny imienny	221,40 zł	110,70 zł

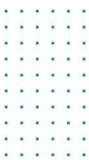
Źródło: opracowanie własne na podstawie Zarządzenia Nr 193/2025 Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 13 czerwca 2025 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej w ramach usługi transportu publicznego realizowanej na terenie Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.



7.2. Rozwiązania sprzedaży biletów

W związku z utrzymaniem odpłatności za gorzowską komunikację miejską praktycznie tylko dla osób przyjeżdżających z zewnątrz planowane są zmiany w systemie poboru opłat.

Bilety jednorazowe dostępne będą w biletomatach mobilnych dostępnych w autobusach i tramwajach oraz w aplikacji operatora zewnętrznego, mającego zawartą stosowną umowę z MZK. Planowane jest odejście od biletów w formie papierowej, jednorazowych dystrybuowanych obecnie za pośrednictwem kiosków i punktów kasowych oraz okresowych w formie legitymacji ze znaczkiem. Sprzedaż biletów papierowych, jednorazowych w punktach i kasach będzie utrzymana do końca marca 2026 r. Po nowym roku bilety będzie można zakupić wyłącznie w jednej aplikacji mobilnej, tj. moBILET. Bilet jednorazowy będzie można zakupić w dowolnym czasie i posiadać go w aplikacji zewnętrznej a skasować w momencie wsiadania do pojazdu skanując kod QR, który dostępny będzie w okolicy drzwi wejściowych oraz wewnątrz autobusu czy tramwaju.



8. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

8.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Rekompensaty z tytułu:

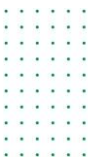
- ❖ utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ❖ utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
- ❖ poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- ❖ wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy - Prawo przewozowe,
- ❖ środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- ❖ udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ środki Unii Europejskiej,
- ❖ środki z innych źródeł.



8.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Mieście Gorzowie Wielkopolskim

Zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym finansowanie transportu zbiorowego na terenie Miasta Gorzowa Wielkopolskiego należy do zadań własnych Gminy. Źródłem finansowania wydatków eksploatacyjnych są środki budżetowe Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, które są po części finansowane m.in. z wpływów ze sprzedaży biletów. Koszty działalności (w odniesieniu do realizacji usług przewozowych) w komunikacji miejskiej realizowanej przez Operatora (MZK Sp. z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim), któremu powierzono świadczenie usług, składają się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów.

Do kosztów stałych zaliczane są m.in.: amortyzacja, koszty ubezpieczeń i podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

W skład kosztów zmiennych wchodzi m.in.: wynagrodzenia i świadczenia na rzecz kierowców, konserwacje i naprawy taboru, paliwo, ogumienie.

Tabela 21 Wysokość wypłacanej rekompensaty w latach 2021-2025.

Rok	Rekompensata płacona przez Miasto Gorzów Wielkopolski dla MZK Sp. z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim
2021	53 214 707,55 zł
2022	68 417 648,54 zł
2023	70 578 910,67 zł
2024	79 539 721,60 zł
2025 planowana	86 900 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową zwiększyły się na przestrzeni lat 2021 - 2025 o 63,30%.

Organizator przekazuje Operatorowi rekompensatę, jeżeli Operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. We wniosku Operator określa wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, obliczone zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz dołącza dokumenty potwierdzające określone wartości. Wniosek i dokumenty weryfikowane są przez Organizatora, który w przypadku pozytywnej weryfikacji, wypłaca przyznaną Operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.



Gminy z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne, finansują komunikację zbiorową poprzez przekazywanie na rzecz Miasta dotacji. Kwotę dotacji należną Miastu za usługi przewozowe świadczone na rzecz Gminy ustala się jako iloczyn planowanej ilości wozokilometrów i ceny jednostkowej wozokilometra – przy uwzględnieniu taryfy opłat.

Tabela 22 Kwoty dotacji przekazywanych przez gminy, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne

Kwota dotacji [zł]							
rok	Gmina Bogdaniec	Gmina Deszczno	Gmina Kłodawa	Gmina Lubiszyn	Gmina Santok	Gmina Witnica	Razem (rok)
2022	129 780,12	1 320 382,50	40 736,77	147 142,69	212 519,35	10 203,18	1 860 764,61
2023	205 58,88	1 716 506,55	63 348,55	96 479,51	239 468,16	-	2 31 392,64
2024	157 517,78	1 800 149,45	68 040,83	100 583,07	285 413,03	-	2 411 701,16
2025 plan	254 371,68	539 629,80	86 263,18	127 606,40	320 977,71	-	1 328 848,77

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

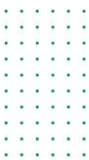
Tabela 23 Wpływy ze sprzedaży biletów oraz z opłat dodatkowych w latach 2021-2025.

Rok	Wpływy ze sprzedaży biletów	Wskaźnik odpłatności	Przychody z opłat dodatkowych	Ogółem przychody brutto z biletów i opłat dodatkowych
2021	10 726 721,31 zł	20,16%	387 011,66 zł	11 113 732,97
2022	13 287 261,63 zł	19,42%	384 554,87 zł	13 671 816,5
2023	14 072 297,40 zł	19,94%	276 758,40 zł	14 349 055,8
2024	14 376 341,74 zł	18,07%	358 573,27 zł	14 734 915,01
Do dnia 30.09.2025	9 259 638,58 zł	10,66%	277 235,24 zł	9 536 873,82

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Wydział Transportu Publicznego.

Mając na względzie powyżej przedstawione informacje i wyniki finansowe planuje się w najbliższych latach wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez MZK Sp. z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim. Spółka posiada status podmiotu wewnętrznego ze 100% udziałem Miasta Gorzów Wielkopolski. Rekompensata udzielana Operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie Miasta.

Od 2026 r. Miasto Gorzów Wielkopolski planuje wprowadzenie bezpłatnej komunikacji publicznej, która będzie przysługiwać mieszkańcom miasta. Wprowadzenie takiego rozwiązania spowoduje istotny spadek wpływów ze sprzedaży biletów od mieszkańców, którzy stanowią większość dotychczasowych pasażerów. Jednocześnie pozostaną przychody od osób spoza Gorzowa Wielkopolskiego, które nadal będą kupowały bilety, co pozwoli częściowo zrekompensować utracone wpływy. Wartość tych przychodów po 2026 r.



będzie jednak znacząco niższa niż w latach 2021–2025, kiedy ogólne przychody z biletów i opłat dodatkowych wahały się od 11,1 mln zł w 2021 r. do 14,7 mln zł w 2024 r.

Z ekonomicznego punktu widzenia, finansowanie komunikacji miejskiej w tym modelu będzie w większym stopniu zależne od środków przewidzianych w budżecie Miasta. Społeczne korzyści obejmują zwiększenie dostępności transportu publicznego dla mieszkańców, ograniczenie ruchu samochodowego w mieście oraz poprawę jakości powietrza. Jednocześnie konieczne będzie odpowiednie zabezpieczenie budżetu na utrzymanie pełnej funkcjonalności komunikacji miejskiej, uwzględniając zmniejszone wpływy ze sprzedaży biletów.

8.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski

Organizacja miejskiego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora.

Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości i częstotliwości kursowania. Miasto Gorzów Wielkopolski, zlecając realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców.

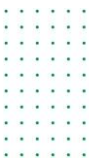
Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług, między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik rentowności linii. W ostatnich latach ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych systematycznie rosły, co bezpośrednio przekładało się na wzrost kosztów obsługi komunikacyjnej Miasta. W ostatnich miesiącach ceny paliw, mimo że pozostają na relatywnie wysokim poziomie z uwagi na obciążenia podatkowe (akcyza, 23-procentowy VAT, opłata paliwowa i opłata emisyjna), uległy jednak stabilizacji.

Miasto Gorzów Wielkopolski na mocy zawartej 15-letniej umowy do 31 grudnia 2039 r. rekompensuje Operatorowi poniesione koszty w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wpływy z tytułu sprzedaży biletów stanowią wyłączny dochód Miasta. Spółka, działając jako operator, odpowiada jedynie za proces dystrybucji, nie uzyskując z tego tytułu przychodu własnego. W konsekwencji przychody biletowe nie są elementem kalkulacyjnym rentowności Spółki i nie są uwzględniane w mechanizmie rekompensaty.



Rekompensata roczna obliczana jest na podstawie:

- a) faktycznie wykonanej w roku rozliczeniowym, pracy przewozowej wyrażonej wielkością wozokilometrów/pociągokilometrów w rozbiciu na odpowiednie trakcje, wyliczone przez Operatora i zweryfikowane przez Organizatora,
- b) stawek wozokilometrów/pociągokilometrów zweryfikowanych lub ustalonych przez firmę audytorską dla poszczególnych trakcji we wniosku przekazanym dla Organizatora po zakończeniu roku, zgodnie z zawartą umową i potwierdzonych fakturą VAT



9. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

9.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim ukierunkowany zostanie na politykę zrównoważonej mobilności - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Miasto Gorzów Wielkopolski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi generatorami ruchu.

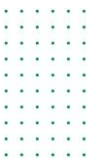
Czynnikami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- ❖ zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- ❖ zmiany społeczno-gospodarcze,
- ❖ rozwój przestrzenny Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt, np. zachęcając do skorzystania z komunikacji miejskiej, dzięki większej dostępności publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w tym celu sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- ❖ dostosowywanie oferty do zapotrzebowania oraz stosowanie równych taktów połączeń,
- ❖ rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie,
- ❖ modernizacja infrastruktury transportowej,
- ❖ zakup zeroemisyjnego taboru,
- ❖ integrowanie systemu komunikacji zbiorowej,



- ❖ stworzenie optymalnej siatki połączeń względem wypadkowej potrzeb mieszkańców i możliwości finansowych Miasta,
- ❖ projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,
- ❖ wyposażenie infrastruktury przystankowej wraz z dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- ❖ stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej, wdrażanie nowoczesnych technologii zarządzania ruchem.

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego uwzględnia gminy: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne umożliwiające obsługę komunikacyjną autobusami komunikacji miejskiej. Obecnie komunikacja miejska dociera na teren tych gmin jedynie punktowo, obejmując wybrane miejscowości, natomiast same gminy organizują we własnym zakresie przewozy gminne w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego. Niewykluczone jest również zawarcie nowych porozumień międzygminnych.

Należy również dążyć do integracji transportu zbiorowego zarówno na poziomie sąsiadujących gmin jak i na poziomie województwa lubuskiego w obszarach planistycznych, infrastruktury oraz połączeń komunikacyjnych.

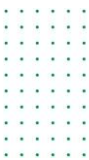
Z uwagi na fakt, że w transporcie zbiorowym nie zawsze możliwa jest realizacja podróży jednym środkiem transportu uwzględniana będzie również integracja różnych środków komunikacji, a w szczególności kombinacja podróży autobusami, tramwajami i koleją. Osiągnięcie intermodalności będzie możliwe dzięki:

- ❖ odpowiedniej organizacji łańcucha podróży,
- ❖ likwidacji barier pomiędzy systemami transportowymi (w tym również barier architektonicznych),
- ❖ koordynacji i dostępności do informacji o przewozach pasażerskich,
- ❖ harmonizacji rozkładów jazdy różnych środków transportu.

W związku z działalnością Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego docelowo w obszarze funkcjonalnym planuje się m.in. powstanie wspólnego systemu transportu publicznego dla całego obszaru MOF GW oraz powstanie systemu informacji pasażerskiej dla całego obszaru MOF GW w formie elektronicznej i infrastruktury w terenie.

Rozwój infrastruktury drogowej pod kątem potrzeb transportu zbiorowego opiera się głównie na realizacji nowych i/lub modernizacji istniejących dróg, którymi prowadzone są linie autobusowe o zasięgu miejskim. Rezultatem zastosowania odpowiednich rozwiązań projektowych i technologii zarządzania i sterowania ruchem są:

- ❖ wzrost prędkości komunikacyjnej,
- ❖ poprawa dostępności sieci transportowej dla mieszkańców,
- ❖ poprawa płynności i dostępności usług,
- ❖ nadanie priorytetów pojazdów transportu zbiorowego.



W miarę możliwości finansowych i technicznych Miasta Gorzowa Wielkopolskiego planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się również zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych, dużych zakładów pracy oraz terenów dotychczas nieobsługiwanych. Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Miasta oraz oddawanych inwestycji drogowych do użytku.

Planowane jest również wprowadzenie Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS), którego celem będzie ograniczenie korków, hałasu i emisji spalin, a także poprawa organizacji komunikacji miejskiej i bezpieczeństwa na drogach.

9.2. Punktualność kursowania

Punktualność jest istotnym czynnikiem wpływającym na ocenę jakości transportu oraz wybór komunikacji zbiorowej jako środka transportu. Ważność punktualności wynika z konieczności dotarcia wielu osób do pracy lub szkoły o określonych godzinach, a opóźnienie może uniemożliwić skorzystanie z połączenia i osiągnięcie celu podróży. Punktualność staje się zatem kluczowym elementem oceny jakości transportu publicznego. Udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min nie powinien wynosić więcej niż 5%, natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min nie powinien wynosić więcej niż 1%.

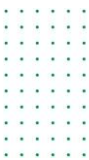
9.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napelnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży pasażerów komunikacją zbiorową, obejmują stopień napelnienia pojazdu, który nie powinien przekraczać 100% miejsc siedzących i 50% miejsc stojących. Po cyklicznym osiągnięciu tych limitów w danym środku transportu zbiorowego, konieczne jest użycie bardziej pojemnego pojazdu lub zwiększenie częstotliwości kursowania na danej trasie. Istotna jest w tym przypadku również perspektywa operatora, gdzie ze względów ekonomicznych kładziony jest nacisk na maksymalizację napelnienia pojazdów.

9.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- ❖ poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przyklęk”,
- ❖ zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- ❖ instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,



- ❖ liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- ❖ dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- ❖ systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- ❖ wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- ❖ pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.
- ❖ pojazdy wyposażane w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość zapowiedzi przystanków, nr linii oraz kierunku za pomocą fonii.

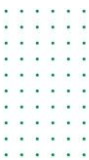
9.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich łączących ze sobą wszystkie osiedla.

W nowych i rozwijających się obszarach miasta planowane jest projektowanie odpowiednich korytarzy głównych i podstawowych komunikacji publicznej wraz z optymalnie rozmieszczonymi przystankami. Przystanki powinny zapewniać mieszkańcom wygodny dostęp do transportu zbiorowego, a pętle autobusowe umożliwiać bezpieczne manewrowanie oraz postój pojazdów. Równolegle zaleca się budowę tras rowerowych, wspierających zrównoważoną mobilność.

Projektując infrastrukturę przystankową i transportową, **uwzględnia się potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności**. Obejmuje to **likwidację barier architektonicznych i komunikacyjnych**, umożliwiających swobodne korzystanie z transportu publicznego.

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojścia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300–600 m, co w przeliczeniu na czas uznaje się około 5 minut. Natomiast na terenach niezurbanizowanych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m. Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsca kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne. Planując rozwój sieci przystanków powinno się brać również pod uwagę, aby odległości między odpowiadającymi przystankami po obu stronach drogi nie były zbyt duże.



9.6. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno-poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- ❖ **informacja dźwiękowa**, która umożliwi osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży,
- ❖ **informacja wizualna**, która umożliwi podróże osobom niedosłyszącym.

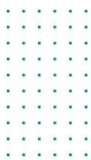
Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej sprawności ruchowej. Zważywszy na fakt, iż wśród osób zainteresowanych podróżami publiczną komunikacją zbiorową na terenie Gorzowa Wielkopolskiego są w dużej mierze osoby starsze, a obecne prognozy demograficzne wskazują na postępujący proces „starzenia się” społeczeństwa należy szczególną uwagę zwrócić na dostosowanie środków transportu do potrzeb i wymagań tej grupy użytkowników.

9.7. Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami

Jedną z ważnych ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, ponieważ często osoby te nie mają możliwości samodzielnego podróżowania. W ostatnich latach zarówno w Polsce jak i w Gorzowie Wielkopolskim obserwuje się wzrost liczby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Dostępność systemu transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej powinna być rozpatrywana pod względem dwóch aspektów, tj. infrastruktury oraz taboru używanego w przewozach realizowanych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego.

Dostępność należy rozumieć poprzez zagwarantowanie pełnej swobody w poruszaniu się publicznymi środkami transportu, bez ograniczeń. Dostępność oznacza również, że osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej zdolności ruchowej nie powinny ponosić zwiększonych wydatków na podróże. Wszystkie świadczone usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim powinny być świadczone taborem, który jest przystosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami.

Wszystkie wymienione poniżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie „starzenia się” społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną — dlatego będą wybierać komunikację zbiorową. Miasto, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u Operatora publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim.



9.7.1. Przystosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami

Na dostęp osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru.

Pożądane są pojazdy:

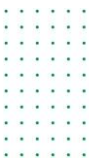
- ❖ niskopodłogowe o podłodze bez skosów i stopni,
- ❖ odpowiednio szerokich drzwiach,
- ❖ posiadające rampę umożliwiającą wjazd oraz wyjazd wózka inwalidzkiego,
- ❖ wydzielone w swoim wnętrzu specjalne miejsce dla wózka inwalidzkiego,
- ❖ wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer linii tramwajowej lub autobusowej i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- ❖ wyposażone w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym,
- ❖ wyposażone w tzw. przyklęk (autobusy),
- ❖ wyposażone w uchwyty i poręcze chroniące przez upadkiem,
- ❖ wyposażone w klimatyzację.

9.7.2. Przystosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom z niepełnosprawnościami, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

- ❖ przystanki wyposażane w pasy ostrzegawcze, które ostrzegają przed zbliżaniem się do krawędzi peronu. W miarę możliwości przestrzennych wprowadzenie pasów doprowadzające do właściwych pól oczekiwania i/lub wiaty przystankowej,
- ❖ umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- ❖ lokalizowanie nowych przystanków komunikacji zbiorowej połączonych z lokalizacją ciągów pieszych,
- ❖ eliminowanie barier poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,



- ❖ stosowaniu systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

9.8. Standardy w zakresie ochrony środowiska

9.8.1. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania:

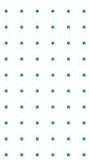
- ❖ zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia;
- ❖ propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem.

9.8.2. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali kraju jest on źródłem niemal 32% całkowitej emisji tlenków azotu oraz 13% pyłów PM_{2.5} i 8,7% pyłów PM₁₀. Udział samochodów w emisji zanieczyszczeń jest o wiele większy na obszarach o dużym natężeniu ruchu. Przykładowo w Warszawie transport drogowy odpowiada za 40 proc. Emisji PM₁₀, 20 proc. – PM_{2,5} oraz 15 proc. benzo(a)pirenu.³

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym generuje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu zasadne jest promowanie pojazdów zeroemisyjnych wśród użytkowników indywidualnych oraz rozwijanie systemu komunikacji publicznej opartego na taborze zeroemisyjnym. Należy jednak podkreślić, że ze

³ Kampania edukacyjna p.n. „TworzyMY atmosferę” Ministerstwa Środowiska, we współpracy z Ministerstwem Zdrowia



względu na ograniczone możliwości finansowe poszczególnych obywateli w stosunku do kosztów zakupu nowych pojazdów o napędzie alternatywnym, zmiana ta jest często niemożliwa.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- ❖ tlenek azotu (NOX),
- ❖ węglowodór (HC),
- ❖ tlenek węgla (CO),
- ❖ cząstki stałe.

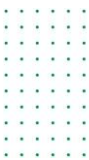
Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Zgodnie z nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000 oraz podmiot, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, nabywają na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu wyłącznie autobusy zeroemisyjne służące do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy. W związku z powyższymi zapisami Miasto Gorzów Wielkopolski od 1 stycznia 2026 r. będzie zobligowane do nabywania wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych.

Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, a nowa technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów. Pojazdy wykorzystujące energię elektryczną do napędu oprócz braku emisji w miejscu eksploatacji odznaczają się znacznie niższym poziomem hałasu niż w przypadku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi. Należy mieć jednak na uwadze, że zakup takiego pojazdu jest od 2 do nawet 3 razy droższy niż w przypadku pojazdów o napędzie spalinowym. Zakup autobusu zeroemisyjnego elektrycznego to koszt około 3 450 000,00 zł (netto) za autobus klasy MEGA, 2 550 000,00 zł (netto) za autobus klasy MAXI oraz 2 100 000,00 zł (netto) za autobus klasy MIDI.

Miasto Gorzów Wielkopolski od kilku lat konsekwentnie realizuje politykę zrównoważonego transportu, której kluczowym elementem jest stopniowe wdrażanie pojazdów zeroemisyjnych oraz rozwój nowoczesnej infrastruktury ładowania. Obecnie w taborze komunikacji miejskiej eksploatowanych jest 8 autobusów elektrycznych marki Solaris, wyposażonych w system ładowania pantografowego. Łączna pojemność tych pojazdów wynosi 640 miejsc, zastępując część dotychczasowych autobusów zasilanych olejem napędowym.

W celu zapewnienia efektywnej eksploatacji pojazdów zeroemisyjnych zrealizowano inwestycję polegającą na zaprojektowaniu i budowie trzech stacji szybkiego ładowania na pętlach autobusowych przy ulicach Dekerta, Śląskiej oraz Marcinkowskiego. Każda ze stacji wyposażona została w ładowarki o mocy minimum 400 kW oraz niezależne przyłącza energetyczne. Dodatkowo wykonano stanowiska postojowe



dla autobusów oraz rozbudowano infrastrukturę pętli przy ul. Marcinkowskiego, zapewniając pełną funkcjonalność obsługi taboru elektrycznego.

Równolegle, na terenie zajezdni MZK przy ul. Kostrzyńskiej 46 powstały cztery stacje ładowania. W ramach inwestycji wybudowano jedną stację dwustanowiskową o mocy 90–120 kW (z możliwością podziału na dwie ładowarki 45–60 kW) oraz trzy stacje dwustanowiskowe o mocy 2 × 45–60 kW każda. Infrastruktura została uzupełniona o miejsca postojowe oraz drogi dojazdowe na terenie zajezdni.

W kolejnych latach Miasto planuje dynamiczną rozbudowę floty zeroemisyjnej, obejmującą autobusy elektryczne lub wodorowe.

Plan transportowy **zakłada stopniowe zwiększanie udziału pojazdów zeroemisyjnych w całej flocie, przy jednoczesnym utrzymaniu średniego wieku taboru poniżej 10 lat.** Obecnie flota liczy 80 pojazdów, z czego 8 to autobusy elektryczne, a średni wiek taboru wynosi 9,63 lat. Liczba pojazdów powinna być utrzymana na poziomie nie niższym niż 78, co pozwoli zachować stabilność organizacyjną transportu publicznego. Zgodnie z przyjętymi założeniami Planu transportowego **do roku 2030 udział pojazdów zeroemisyjnych w całej flocie powinien wynosić co najmniej 30%, a do 2035 roku – co najmniej 50%.** W kolejnych latach udział ten powinien systematycznie wzrastać, w miarę poprawy dostępności technologii, spadku kosztów zakupu pojazdów wodorowych oraz rozbudowy infrastruktury ładowania i tankowania.

Z kolei Plan inwestycyjny MZK w Gorzowie Wielkopolskim w perspektywie 2026–2035 przedstawia harmonogram konkretnych zakupów, które mają realizować powyższe założenia transportowe. Zakup łącznie 74 pojazdów w klasach MAXI i MEGA, w tym autobusów elektrycznych i wodorowych, stanowi kontynuację strategii modernizacji taboru i będzie w znacznym stopniu finansowany ze środków zewnętrznych, m.in. z programów KPO, FEWL i FEnIKS, co pozwala na minimalizację wkładu własnego. Harmonogram przewidywanych zakupów obejmuje:

- ❖ 2026 r. – 7 autobusów elektrycznych (NFOŚ/KPO) oraz 10 autobusów elektrycznych (FEWL),
- ❖ 2027 r. – 12 autobusów elektrycznych,
- ❖ 2029 r. – 9 autobusów elektrycznych lub wodorowych,
- ❖ 2031 r. – 10 autobusów elektrycznych lub wodorowych,
- ❖ 2033 r. – 15 autobusów elektrycznych lub wodorowych,
- ❖ 2035 r. – 11 autobusów elektrycznych lub wodorowych.

W ten sposób Plan inwestycyjny stanowi konkretne uzupełnienie celów Planu transportowego, zapewniając ich realizację w praktyce i umożliwiając stopniowe osiaganie założonych poziomów udziału pojazdów zeroemisyjnych w całej flocie

Planuje się, aby nowo nabywane autobusy elektryczne były wyposażone w baterie o pojemności co najmniej 240 kWh dla pojazdów klasy MAXI oraz 350 kWh lub większej dla pojazdów klasy MEGA. Takie zasoby energii pozwalają na przejazd około 130–250 km na jednym ładowaniu, w zależności od warunków



atmosferycznych. Średni zasięg w okresie letnim wynosi około 215 km, natomiast zimą – przy korzystaniu z ogrzewania elektrycznego – spada do około 130 km. Średnie zużycie energii elektrycznej szacowane jest na 1,6 kWh/km dla pojazdów klasy MAXI i 2,5 kWh/km dla pojazdów klasy MEGA. Obecne trendy techniczne wskazują na stopniowe odchodzenie od stosowania pantografów na rzecz zwiększania pojemności baterii poprzez montaż dodatkowych pakietów bateryjnych.

Autobusy wodorowe stanowią interesującą alternatywę, szczególnie dla długich tras wymagających szybkiego tankowania. Pomimo wyższych kosztów zakupu i ograniczonej dostępności infrastruktury, napęd wodorowy oferuje liczne zalety: cichą pracę, zasięg porównywalny z pojazdami spalinowymi (350-400 km) oraz krótki czas tankowania, wynoszący około 10 minut. Szacowane koszty eksploatacyjne wynoszą około 435 zł/100 km, w porównaniu do 170 zł/100 km w przypadku pojazdów spalinowych. Dostawy wodoru mogą być realizowane poprzez stacje ORLEN, w tym stację przy ul. Al. 11 Listopada w Gorzowie Wielkopolskim, oddaloną o około 2 km od zajezdni MZK, co zapewnia dogodny czas dojazdu (3–5 minut). W ramach współpracy zawartej w liście intencyjnym Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z PKN ORLEN możliwe będzie tankowanie autobusów wodorowych na wskazanej stacji. Alternatywnie istnieje możliwość zakupu wodoru z elektrolizatora PGE. Zakup autobusu zeroemisyjnego zasilanego wodorem to koszt około 3 800 000,00 zł (netto) za autobus klasy MEGA, 3 200 000,00 zł (netto) za autobus klasy MAXI oraz 2 600 000,00 zł (netto) za autobus klasy MIDI, co stanowi koszt o około 25 % więcej niż w przypadku autobusów elektrycznych.

Wybór technologii napędu będzie uzależniony od lokalnych warunków, dostępności infrastruktury oraz efektywności ekonomicznej. Obecnie, mimo zerowej emisji spalin, autobusy wodorowe nie są rekomendowane z uwagi na wysokie koszty zakupu i eksploatacji (ok. 3,2 mln zł za pojazd klasy MAXI) oraz potencjalne ograniczenia w dostępie do infrastruktury ładowania, co utrudnia ich eksploatację. Nie wyklucza się jednak zakupu tego typu pojazdów w przyszłości, w miarę jak technologia stanie się bardziej opłacalna oraz zostanie zapewniony dostęp do paliwa wodorowego.

Prognozy cen energii elektrycznej w Polsce wskazują na tendencję wzrostową, której skala będzie zależała od miksu energetycznego i polityki państwa. Jednocześnie rozwój lokalnych odnawialnych źródeł energii pozwoli ograniczyć zależność od zmiennej produkcji energii węglowej, stabilizując koszty energii elektrycznej dla transportu publicznego i umożliwiając lepsze planowanie budżetu operacyjnego floty autobusowej.



Tabela 24 Analiza porównawcza SWOT autobusów elektrycznych i autobusów wodorowych.

	Autobusy elektryczne (BEV)	Autobusy wodorowe (FCEV)
MOCNE STRONY	<ul style="list-style-type: none">• Zerowa emisja spalin podczas eksploatacji.• Cicha praca.• Dobrze rozwijająca się infrastruktura ładowania w Polsce i możliwość rozbudowy na terenie zajezdni MZK przy ul. Kostrzyńskiej 46.• Spadające koszty baterii oraz postęp w technologii zwiększania zasięgu• Mniejsze wymagania techniczne i brak potrzeby specjalistycznej hali serwisowej	<ul style="list-style-type: none">• Zerowa emisja spalin podczas eksploatacji.• Cicha praca• Szybkie tankowanie – ok. 10–15 minut, co umożliwi realizację całodziennych tras.• Długi zasięg – średnio 350–400 km na jednym tankowaniu, porównywalny z pojazdami spalinowymi.• Dostawy wodoru w Gorzowie możliwe przez stację ORLEN przy ul. Al. 11 Listopada (ok. 2 km od zajezdni, 3–5 min dojazdu), co zapewnia dogodną logistykę.• Wraz z rozwojem technologii potencjał na obniżenie kosztów zakupu i infrastruktury.



SŁABE STRONY

- Konieczność ładowania pomiędzy kursami przy większych dystansach, co utrudnia realizację całodziennych tras.
- Zależność od miksu energetycznego – w Polsce większość energii pochodzi z węgla, co ogranicza realną efektywność środowiskową pojazdów.
- Czas ładowania jest dłuższy niż tankowanie autobusów wodorowych – zależny od mocy ładowarki.
- Konieczność wymiany baterii po ok. 10 latach eksploatacji, generująca dodatkowe koszty.
- Produkcja baterii wymaga pierwiastków rzadkich (lit, kobalt, nikiel) – ograniczone zasoby i duży wpływ środowiskowy przy ich wydobyciu.
- Bardzo wysokie koszty zakupu autobusu wodorowego (około 3 800 000,00 zł (netto) za autobus klasy MEGA, 3 200 000,00 zł (netto) za autobus klasy MAXI oraz 2 600 000,00 zł (netto) za autobus klasy MIDI.).
- Wysokie koszty eksploatacji – ok. 435 zł/100 km w porównaniu do 170 zł/100 km dla pojazdów spalinowych.
- Wciąż rozwijająca się infrastruktura i technologia tankowania wodoru, ograniczona liczba dostępnych stacji oraz brak autonomii w zakresie tankowania, ponieważ MZK w Gorzowie Wielkopolskim planuje korzystanie z zewnętrznej stacji Orlen, a nie własnej instalacji na zajezdni.
- Wysokie wymagania techniczne i bezpieczeństwa przy obsłudze i serwisowaniu pojazdów (konieczność przeszkolenia personelu i dostosowania hali serwisowej).

SZANSE

- Rozbudowa lokalnych odnawialnych źródeł energii w Gorzowie Wielkopolskim może stabilizować koszty energii i poprawić efektywność środowiskową.
- Postęp w technologii baterii pozwoli zwiększyć zasięg i ograniczyć częstotliwość ładowań.
- Dotacje unijne i krajowe na rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego.
- Wzrost popularności „zielonego wodoru” i możliwość wykorzystania lokalnej produkcji (elektrolizator PGE w Gorzowie Wielkopolskim).
- W miarę rozwoju rynku spadek cen wodoru i stacji tankowania.
- Możliwość zwiększenia elastyczności operacyjnej floty.
- Dotacje unijne i krajowe na rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego.



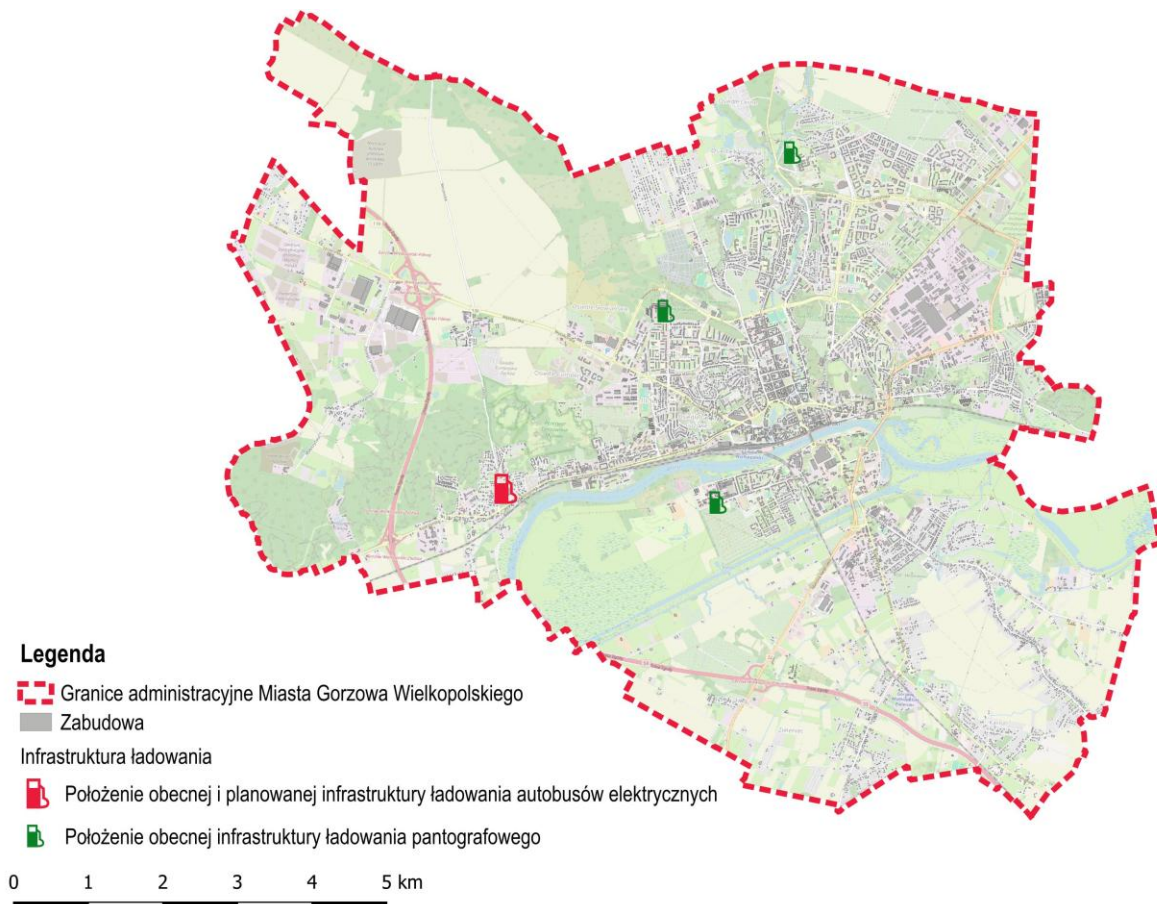
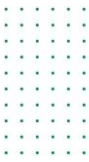
ZAGROŻENIA

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Potencjalny wzrost kosztów energii elektrycznej w Polsce.• Zależność od komponentów produkowanych w Azji, co wpływa na ryzyko logistyczne i cenowe. | <ul style="list-style-type: none">• Ryzyko przerwania dostaw wodoru i zależność od dostawców.• Ograniczona konkurencyjność przy krótkich trasach miejskich w porównaniu do autobusów elektrycznych.• Technologiczne i regulacyjne bariery wprowadzenia pełnej floty wodorowej w krótkim czasie. |
|--|---|

W przypadku autobusów zasilanych CNG obecnie nie planuje się ich zakupu ze względu na brak spełnienia kryteriów zeroemisyjności. Nie wyklucza się jednak możliwości ich wykorzystania w ograniczonym zakresie, jeśli w przyszłości pojawią się ku temu uzasadnione przesłanki.

Wraz z rozbudową floty planowany jest rozwój niezbędnej infrastruktury energetycznej do ładowania autobusów elektrycznych oraz tankowania pojazdów wodorowych. Kluczowa część nowych inwestycji zostanie zlokalizowana na terenie zajezdni MZK przy ul. Kostrzyńskiej 46 w Gorzowie Wielkopolskim, co zapewni kompleksową obsługę nowych pojazdów oraz zwiększy efektywność organizacji pracy transportu publicznego.

Wdrożenie pojazdów zeroemisyjnych oraz rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania przyczyni się do znaczącej poprawy jakości środowiska w Gorzowie Wielkopolskim. Zastępowanie pojazdów spalinowych taborem elektrycznym i wodorowym pozwoli na redukcję emisji CO₂ oraz innych szkodliwych substancji, a także zmniejszy poziom hałasu generowanego przez transport publiczny. Działania te wpisują się w długofalową strategię miasta, ukierunkowaną na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, poprawę komfortu podróżowania oraz realizację celów klimatycznych.

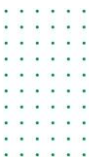


Rysunek 21 Geograficzne położenie infrastruktury ładowania

Źródło: opracowanie własne.

9.8.3. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych, wodorowych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym

Planuje się, że autobusy zeroemisyjne lub te napędzane gazem ziemnym nie będą przypisane do konkretnych linii komunikacyjnych, lecz będzie możliwość obsługi przez ww. pojazdy wszystkich linii komunikacyjnych w celu ich optymalnego wykorzystania. Jednocześnie rekomenduje się, aby w przypadku zakupu autobusów elektrycznych, w celu maksymalizacji ich efektywnego zasięgu, w pierwszej kolejności kierować je na linie obsługujące południową część miasta, gdzie ukształtowanie terenu charakteryzuje się niewielkimi różnicami wysokości, co sprzyja efektywniejszej eksploatacji tego typu pojazdów.



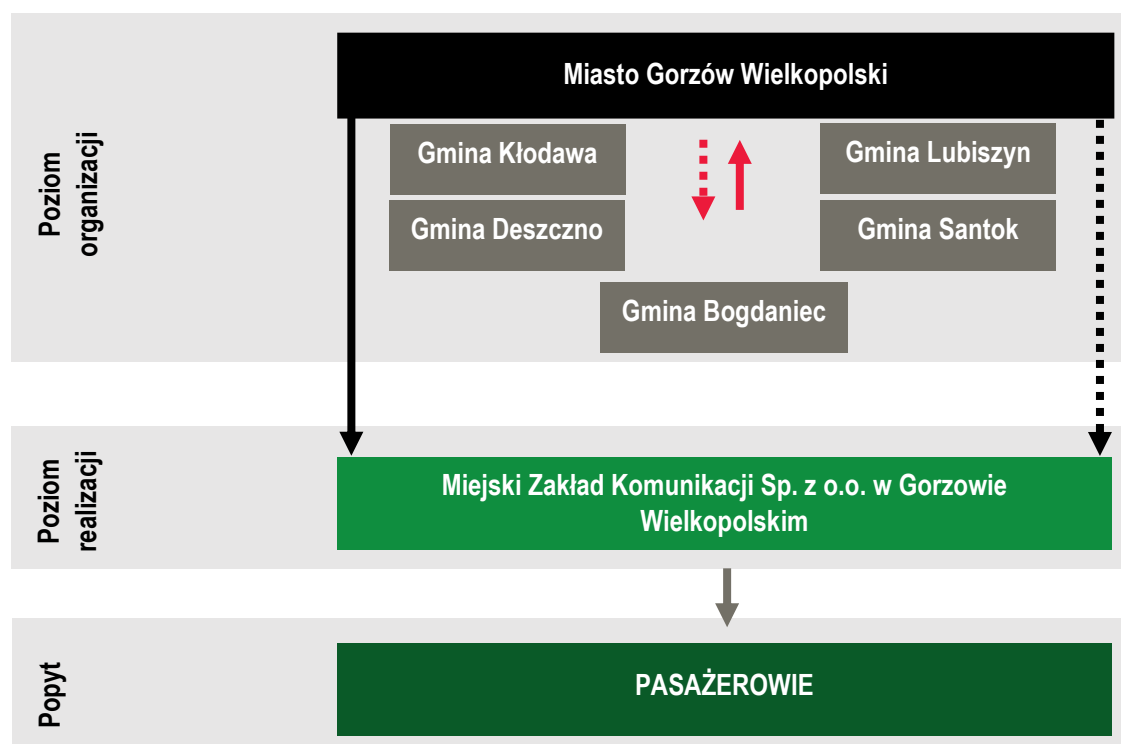
10. Zasady organizacji rynków przewozów

10.1. Zarządzanie transportem publicznym

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Głównymi zadaniami Organizatora są:

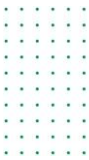
- ❖ planowanie rozwoju transportu,
- ❖ organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.



Rysunek 22 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim w 2025r.

Źródło: opracowanie własne.

- Nadzór właścicielski
- Porozumienie międzygminne
- Ponoszenie kosztów wykonania usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji gminnej)



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



.....▶ Wynagrodzenie i rekompensata

————▶ Świadczenie i sprzedaż usług

Za organizację transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim oraz w gminach Kłodawa, Santok, Deszczno, Bogdaniec i Lubiszyn, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne umożliwiające obsługę komunikacyjną, odpowiada Miasto Gorzów Wielkopolski, reprezentowane przez Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski jako organizator zleca zadania przewozowe Operatorowi - Miejskiemu Zakładowi Komunikacji Sp. z o.o., z siedzibą w Gorzowie Wielkopolskim przy ul. Kostrzyńskiej 46.

Poniższa tabela przedstawia zadania ustawowe wraz z przyporządkowanymi do nich podmiotami odpowiedzialnymi.

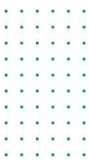
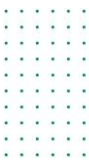


Tabela 25 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie. – Prawo Przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Miasto Gorzów Wielkopolski
Realizacja dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	MZK Sp. z o. o. w Gorzowie Wielkopolskim
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Miasto Gorzów Wielkopolski

Źródło: opracowanie własne.



10.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

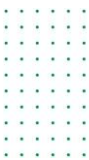
- ❖ ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych albo
- ❖ art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- ❖ średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- ❖ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- ❖ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo
- ❖ wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.



Umowa bezpośrednia została zawarta na okres 15 lat na okres od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2039 roku. Po wygaśnięciu umowy zawartej z obecnym operatorem nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

10.3. Przygotowanie oferty przewozowej

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- ❖ zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- ❖ zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,
- ❖ promocję usług transportu publicznego.

Należy mieć na uwadze, że planowanie transportu ma duży wpływ na jakość życia mieszkańców, a co za tym idzie na rozwój społeczny regionu. Ograniczenie transportu indywidualnego samochodowego spowoduje, zmniejszenie zatłoczenia ulic, polepszy się jakość powietrza oraz spadną koszty utrzymania infrastruktury.

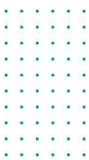
W kreowaniu oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom Gorzowa Wielkopolskiego atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

10.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Konstrukcja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej opiera się na zasadzie zapewnienia maksymalnej spójności, rytmiczności i efektywności funkcjonowania całej sieci transportowej. Kluczowym założeniem jest tworzenie takiego układu połączeń, który umożliwi pasażerom szybkie i wygodne przemieszczanie się przy optymalnym wykorzystaniu dostępnego taboru i zasobów eksploatacyjnych.

Synchronizacja i rytmiczność kursowania

Ważną zasadą konstruowania zsynchronizowanego rozkładu jazdy jest zapewnienie rytmicznej obsługi poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Oznacza to równomierne odstępy czasowe pomiędzy odjazdami



kolejnych pojazdów jadących w tym samym kierunku. Wspólna częstotliwość kursowania pojazdów kilku linii o mniejszej częstotliwości jest postrzegana przez pasażerów jako wysoka tylko wówczas, gdy zapewnione są regularne, równomierne odstępy pomiędzy odjazdami.

Uwarunkowania organizacyjne i prawne

Przy projektowaniu siatki połączeń oraz rozkładów jazdy należy uwzględniać obowiązujące przepisy prawa, w tym rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej. Przepisy regulują m.in. takie kwestie jak nałożenie na pracodawcę będącego operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego współfinansowanego za pośrednictwem rekompensaty, o której mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zapewnia kierującym pojazdami na liniach komunikacyjnych możliwość skorzystania z:

- **toalety podstawowej** – nie rzadziej niż co 180 minut pracy,
- **pomieszczenia socjalnego** – nie rzadziej niż co 240 minut pracy,

z zachowaniem określonych maksymalnych odległości tych obiektów od miejsc postoju pojazdów. Wymogi te mają istotny wpływ na planowanie tras, lokalizację przystanków końcowych i organizację przerw w pracy kierowców.

Dostosowanie rozkładów do potrzeb pasażerów

Różnicowanie standardu obsługi poszczególnych linii wynika z konieczności dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Rozkłady jazdy są zróżnicowane w zależności od rodzaju dnia tygodnia, pory dnia oraz okresu roku (np. dni nauki szkolnej lub dni wolne oraz dni robocze przypadające pomiędzy świętami lub pomiędzy niedzielą a świętem, podczas których obowiązuje sobotni rozkład jazdy).

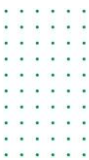
Istotne znaczenie w projektowaniu rozkładów ma Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna w Gorzowie Wielkopolskim, gdzie niezbędne jest zapewnienie dojazdu pracownikom zakładów funkcjonujących w systemie zmianowym. W takich przypadkach rozkłady jazdy są projektowane z uwzględnieniem godzin rozpoczęcia i zakończenia zmian roboczych.

Rozkłady oparte są na częstotliwości modułowej, co oznacza, że odjazdy pojazdów z przystanków krańcowych są planowane w taki sposób, by tworzyły spójną i rytmiczną sieć połączeń, zwłaszcza na odcinkach obsługiwanych przez więcej niż jedną linię.

Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny na terenie Gorzowa Wielkopolskiego podzielony został na trzy podstawowe rodzaje dni, różniące się intensywnością i częstotliwością kursowania pojazdów:

- ❖ dni robocze,
- ❖ soboty,
- ❖ niedziele i święta.



Zróżnicowanie to odzwierciedla zmienny popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, wynikający z odmiennych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców w poszczególne dni tygodnia. Dzięki temu oferta przewozowa jest elastyczna, ekonomiczna i lepiej dopasowana do rzeczywistych potrzeb użytkowników systemu.

10.5. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Organizacja publicznego transportu zbiorowego obejmuje w swym zakresie m.in. określenie warunków jego funkcjonowania w zakresie systemu taryfowo – biletowego, który w praktyce utożsamiany jest z przepisami określającymi zasady przewozu osób i bagażu, jak również cennika opłat.

System taryfowo– biletowy winien być dostosowany do charakterystyki funkcjonalnej publicznego transportu zbiorowego, a zatem powinien uwzględniać:

- ❖ wielkość obszaru zurbanizowanego,
- ❖ strukturę obszaru,
- ❖ strukturę przewozów ze względu na układ komunikacyjny (czas przewozów, odległość danych odcinków oraz zróżnicowanie odległości),
- ❖ kosztochłonność przewozów.

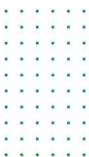
Zatem organizator publicznego transportu zbiorowego określając taryfę biletową musi wziąć pod uwagę wiele czynników rzutujących na ostateczny poziom proponowanych cen przewozów. Z jednej strony jest to sama struktura przewozów, jak również preferencje pasażerów, a z drugiej akceptowalny poziom cen zarówno z punktu widzenia ogólnie rozumianej polityki transportowej (organizatora) jak i społecznej (pasażerów).

W polityce transportowej opartej na zasadzie zrównoważonego rozwoju, dąży się do zwiększania udziału publicznego transportu zbiorowego w ramach mobilności obszaru, a co za tym idzie ceny za usługi pasażerskich przewozów ustala się na poziomie konkurencyjnym względem podróży indywidualnej.

Ze względu na sposób kalkulacji cen usług transportu publicznego wyróżnia się trzy metody określania taryfy biletowej, tj.:

- ❖ kosztowa,
- ❖ popytowa (zorientowana na konsumentów),
- ❖ naśladownictwa (zorientowana na konkurentów).

W ramach publicznego transportu najczęściej spotykanym rozwiązaniem jest podejście kosztowe, które skoncentrowane jest na ustaleniu taryfy biletowej względem kosztochłonności świadczenia usług przewozowych. Zaletą tej metody jest jej prostota i względna akceptacja przez pasażerów, jednak może prowadzić do negatywnego wpływu na atrakcyjność przewozów, a co za tym idzie spadku popytu i wpływów ze sprzedaży biletów.



W metodzie popytowej ceny określa się na podstawie badań rynku obejmujących wielkość popytu i oszacowanie akceptowalnej ceny usługi przez pasażerów.

Istotnym aspektem dystrybucji biletów jest możliwość zakupu biletu za pomocą dedykowanej aplikacji w automacie biletowym. W momencie zakupu biletu pasażer powinien mieć dostęp do informacji taryfowej, zawierającej przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). Zmiany w strukturze taryfy i cenach biletów będą dokonywane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji komunikacyjnych pasażerów i analizy cen biletów uwzględniającej poziom inflacji oraz kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

Od 1 stycznia 2026 r. mieszkańcy Gorzowa Wielkopolskiego, posiadający Gorzowską Kartę Mieszkańca, będą uprawnieni do bezpłatnych przejazdów (100% ulgi) na wszystkich liniach komunikacji miejskiej. W ramach transformacji systemu taryfowo-biletowego przewiduje się odejście od tradycyjnych biletów papierowych oraz legitymacji okresowych ze znaczkiem. Bilety okresowe będą dostępne wyłącznie w aplikacji operatora zewnętrznego. Bilety jednorazowe również będą oferowane w formie elektronicznej – możliwe do zakupu z wyprzedzeniem i aktywowane poprzez zeskanowanie kodu QR umieszczonego przy drzwiach oraz wewnątrz pojazdów autobusowych i tramwajowych.



11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



w trakcie podróży



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej



w trakcie planowania podróży

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



na przystankach



w pojazdach komunikacji zbiorowej



w Internecie



poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych

Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy określa administrowanie systemem informacji dla pasażera jako zadanie organizatora, czyli Miasta Gorzowa Wielkopolskiego. Organizator może jednak postawić operatorowi przewoźów wymagania co do sposobu organizacji systemu informacji pasażerskiej



zamieszczanej w pojazdach oraz na stronie internetowej operatora. Operator powinien zapewnić w pojeździe takie informacje jak: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach oraz regulamin przewozu. Pojazdy powinny być również wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom niewidomym zidentyfikować numer linii tramwajowej lub autobusowej i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku oraz w czasie podróży umożliwiać zidentyfikowanie następnego przystanku i przystanku, na którym pojazd się aktualnie znajduje.

Obecnie na system informacji pasażerskiej w Gorzowie Wielkopolskim składają się poniższe elementy:

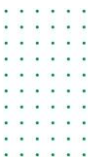
- ❖ strona internetowa MZK w Gorzowie Wielkopolskim, na której znajdują się m. in. rozkłady jazdy, schematy linii czy aktualności dot. funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- ❖ papierowe tabliczki rozkładowe na przystankach autobusowych, a także gabloty z informacjami dot. zmian rozkładów czy objazdów,
- ❖ serwis jakdojadę, HERE WeGo, mobile MPK,
- ❖ portal pasażera
- ❖ tablice kierunkowe autobusów,
- ❖ wyświetlacze z trasą przejazdu dla aktualnie realizowanego kursu, które znajdują się wewnątrz autobusów. Wyświetlacze te pozwalają również na emisję komunikatów i informacji pasażerskiej,
- ❖ komunikaty głosowe emitowane w autobusach (wygłaszane w sposób zautomatyzowany)
- ❖ tablice Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.

System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej funkcjonujący na terenie Gorzowa Wielkopolskiego, dostarcza pasażerom informacji o kursach transportu publicznego w czasie rzeczywistym. Wyświetla on na wirtualnych tablicach przystankowych prognozowane czasy odjazdów, informacje o spóźnieniach, a także komunikaty przewoźnika. System jednocześnie zbiera i udostępnia dane dotyczące realizacji zadań przewozowych służbom nadzoru, co zwiększa komfort podróżnych i ułatwia pracę przewoźnikom.

Na przystankach znajduje się **50 sztuk Tablic SDIP** w ilości (w tym 44 szt. pięciowierszowych z czego 14 szt. wyposażona w układ pomiarowy pyłów PM 2,5 i PM 10 oraz 7 szt. tablic ośmiowierszowych z czego 2 szt. z układem pomiarowym pyłów PM 2,5 i PM 10).

Ponadto w ramach informacji pasażerskiej, dostępny jest dla mieszkańców portal pasażera. Portal powstał w ramach projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wielkopolskim” i stanowi element Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. To platforma, która umożliwia podgląd bieżącego rozkładu taboru komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym, umożliwiającą zlokalizowanie na mapie oczekiwanego autobusu/tramwaju wraz z realnym czasem przyjazdu/odjazdu. Czas rzeczywisty uwzględnia bieżące warunki drogowe jak pogoda, awarie pojazdów i inne czynniki, mogące wpływać na opóźnienia, jak chociażby korki.

Portal pełni również funkcję planera podróży, umożliwiającą zaplanowanie przemieszczania się po mieście z uwzględnieniem aktualnej sytuacji na drogach. Korzystając z Portalu Pasażera poprzez telefon, funkcja

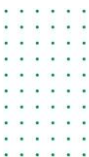


udostępniania lokalizacji umożliwi odnalezienie najbliższego przystanku komunikacji miejskiej i zaplanowanie podróży od wskazanego przystanku. Jednocześnie Portal Pasażera pokaże kolejne czasy odjazdu, te same, które dodatkowo wyświetlane są na tablicach SDIP na przystankach (o ile przystanek taką tablicę posiada).

Portal ponadto ma funkcję bieżącego podglądu pomiaru jakości powietrza. Zarówno w wersji desktopowej jak i na telefon, portal zbiera i pokazuje w czasie rzeczywistym odczyty mierników pyłu PM 10. Pozwala to na ocenę jakości powietrza w danych częściach miasta i obserwację aktualnego zanieczyszczenia powietrza.

Planowane inwestycje

- ❖ W ramach II-go etapu projektu tramwajowego pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wielkopolskim – etap II” planowane jest postawienie 31 szt. nowych tablic SDIP:
 - ul. Dworcowa – 1 szt.
 - w obrębie wejścia do budynku dworca – 1 szt.
 - ul. Jancarza – na nowych 3 peronach tramwajowych – 3 szt.
 - miejsca do odprawy podróżnych pod zadaszeniem – 10 szt.
 - wyjazd/wjazd w ul. Jancarza od strony ul. Sikorskiego – 3 szt.
 - ul. Sikorskiego kier. Śródmieście za skrzyżowaniem z ul. Jancarza – 1 szt.
- ❖ Nowe tablice na przystankach w obrębie inwestycji budowlanych:
 - Autobusowe:
 - Park Kopernika kier. Górczyn – 1 szt.
 - Park Kopernika kier. Śródmieście – 1 szt.
 - Stilon kier. Os. Słazica – 1 szt.
 - Stilon kier. Prefadom – 1 szt.
 - Tramwajowe:
 - Stilon kier. Fieldorfa „Nila” – 1 szt.
 - Stilon kier. Śródmieście – 1 szt.
 - Park Kopernika kier. Fieldorfa „Nila” – 1 szt.
 - Park Kopernika kier. Śródmieście – 1 szt.
 - Pomorska kier. Fieldorfa „Nila” – 1 szt.
 - Rondo Solidarności kier. Fieldorfa „Nila” – 1 szt.
 - Rondo Solidarności kier. Śródmieście – 1 szt.
 - Żelazna kier. Wieprzyce – 1 szt.
 - Żelazna kier. Śródmieście – 1 szt.



11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Miejsce udostępniania informacji

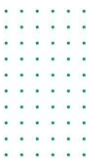
Sposób udostępniania informacji pasażerskiej

Przystanki komunikacyjne

- ❖ Nazwa i numer przystanku.
- ❖ Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie).
- ❖ Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.
- ❖ Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.
- ❖ Rozkład jazdy zawierający:
 - numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów,
 - wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,
 - godziny odjazdów autobusów,
 - nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii,
 - okres obowiązywania rozkładu jazdy,
 - legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.
- ❖ Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Węzły przesiadkowe i dworce

- ❖ Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.
- ❖ Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących Miasto Gorzów Wielkopolski i z gminy, z którymi zostało podpisane porozumienie międzygminne.
- ❖ Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek.
- ❖ Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy – zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.



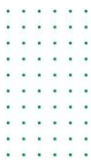
11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Miejsce udostępniania informacji	Sposób udostępniania informacji pasażerskiej
<i>Pojazdy komunikacji zbiorowej</i>	<ul style="list-style-type: none">❖ Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).❖ Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).❖ Regulamin przewozów.

11.3. Informacja pasażerska na odległość

Informacja pasażerska o publicznym transporcie zbiorowym powinna być także dostępna dla osoby przebywającej z dala od przystanku komunikacyjnego, czyli dla potencjalnego pasażera, który dopiero zamierza skorzystać z komunikacji publicznej. Dlatego też bardzo istotnym aspektem jest, aby najważniejsze informacje przewozowe dostępne były w łatwy sposób dla wszystkich mieszkańców za pomocą stron internetowych.

Miejsce udostępniania informacji	Sposób udostępniania informacji pasażerskiej
<i>Internet</i>	<ul style="list-style-type: none">❖ Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).❖ Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.❖ Rozkład jazdy w formie z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.❖ Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.



12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię.

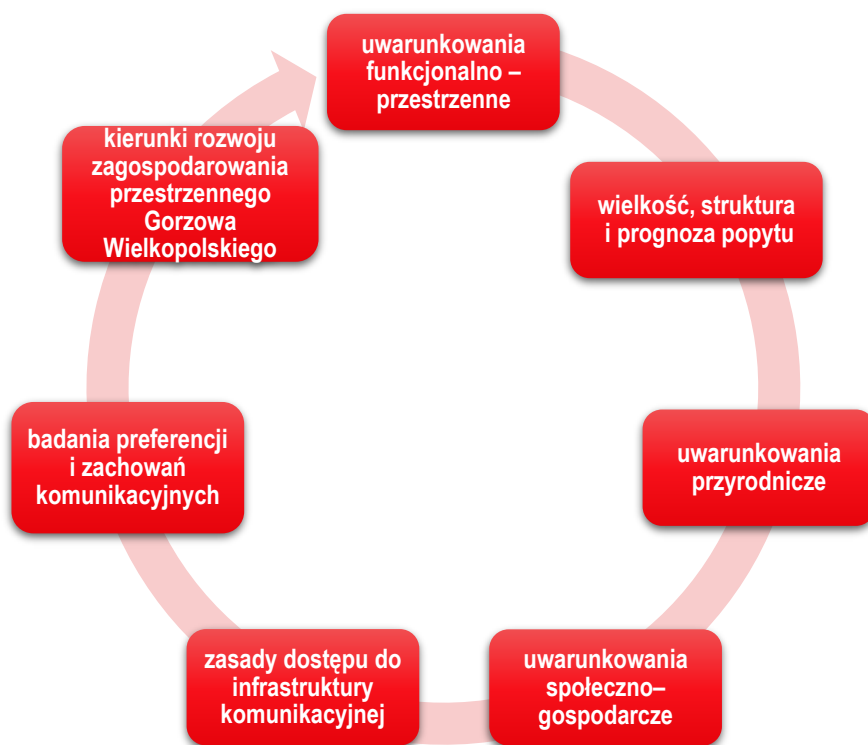
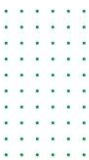
Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, jak i poszczególnych gmin powiatu gorzowskiego dopuszcza się zawieranie przez Miasto Gorzów Wielkopolski porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



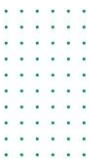
Rysunek 23 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim

Źródło: opracowanie własne.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Miasta Gorzowa Wielkopolskiego — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego.

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim poszanowanie środowiska naturalnego, w związku z czym planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Gorzowa Wielkopolskiego w przyszłości o autobusy zeroemisyjne. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy powinien być dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej.

Jednym z kluczowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim jest dalsza integracja różnych środków transportu oraz budowa nowoczesnej, spójnej i przyjaznej środowisku infrastruktury mobilności miejskiej. W nadchodzących latach priorytetem będzie stworzenie funkcjonalnego systemu komunikacji, który odpowie na potrzeby mieszkańców, wzmacniając rolę transportu publicznego jako alternatywy dla ruchu samochodowego.



Planowana jest **poprawa integracji komunikacji autobusowej i tramwajowej z koleją**, m.in. poprzez **budowę centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym**. Zmiany będą również zmierzać do zwiększenia częstotliwości kursów i poprawy regularności połączeń, tak aby transport publiczny funkcjonował bardziej niezawodnie i zapewniał wysoką jakość obsługi pasażerów, w miarę możliwości finansowych i taborowych.

Dzięki tym działaniom w Gorzowie Wielkopolskim powstanie spójniejszy i nowocześniejszy system komunikacji miejskiej, obejmujący zarówno dynamicznie rozwijające się osiedla mieszkaniowe, jak i kluczowe obszary gospodarcze oraz edukacyjne miasta.

W celu poprawy jakości usług przewozowych i zwiększenia ekologiczności transportu w Gorzowie Wielkopolskim, planowane jest wdrożenie szeregu inwestycji mających na celu unowocześnienie i zrównoważenie systemu komunikacji miejskiej. Jednym z priorytetów jest **zakup autobusów elektrycznych lub w dalszej perspektywie autobusów wodorowych**, który umożliwi stworzenie nowoczesnego, zeroemisyjnego taboru miejskiego. Planuje się stopniowe zwiększanie udziału pojazdów zeroemisyjnych do co najmniej **30% do 2030 roku i 50% do 2035 roku**, z dalszym systematycznym wzrostem w kolejnych latach, przy zachowaniu liczby pojazdów na poziomie nie niższym niż 78 oraz utrzymani średniego wieku floty poniżej 10 lat. Rozbudowa floty zeroemisyjnej będzie wspierana przez rozwój infrastruktury ładowania.

Kolejnym kluczowym przedsięwzięciem jest **budowa nowej trasy tramwajowej przez ul. Jancarza oraz skierowanie komunikacji tramwajowej** w znacznie większym niż dotychczas zakresie **w rejon dworca kolejowego**. Dzięki temu zostanie wzmocniona integracja transportu tramwajowego z transportem kolejowym, co zwiększy dostępność komunikacji miejskiej dla mieszkańców i osób dojeżdżających do centrum miasta.

Istotnym elementem planowanych działań jest również skierowanie części linii autobusowych do przyszłego węzła przesiadkowego, co pozwoli na sprawniejsze przesiadki i lepsze połączenie różnych środków transportu.

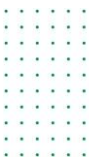
W ramach rozszerzania zasięgu komunikacji miejskiej przewiduje się **wprowadzenie obsługi nowych rejonów**, takich jak ul. Obrońców Pokoju (linie 109, 124 i 128), co zwiększy dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców rozwijających się osiedli.

Po zakończeniu I etapu budowy obwodnicy planowane jest skierowanie linii 128 na ul. Kamienną, co poprawi przepustowość i punktualność połączeń w głównych korytarzach komunikacyjnych.

Realizacja tych przedsięwzięć w znaczący sposób przyczyni się do poprawy dostępności transportu zbiorowego w nowych i istniejących strefach miasta, zwiększając jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego, a jednocześnie wspierając rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej.

Ważnym kierunkiem rozwoju będzie **wdrożenie Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS)** dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego. W jego ramach powstanie kompleksowy System Zarządzania Ruchem, integrujący całość systemu z dodatkowymi rozwiązaniami, takimi jak:

- ❖ system zarządzania taborem,



- ❖ systemy monitoringu,
- ❖ dynamiczna informacja pasażerska (DSIP).

Planowane jest także rozwijanie narzędzi poprawiających dostępność i komfort podróżowania, w tym modernizacja oraz **rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej**.

Istotnym elementem rozwoju będzie **modernizacja infrastruktury przystankowej**, w tym montaż ekologicznych „zielonych przystanków”. Rozwiązania te, oparte na wykorzystaniu roślinności i odnawialnych źródeł energii, mają nie tylko podnosić estetykę przestrzeni publicznej, lecz także wzmacniać mikroklimat miasta i promować zrównoważoną mobilność.

Planowane działania będą zwiększać wygodę pasażerów oraz jakość obsługi, jednocześnie przyczyniając się do redukcji emisji CO₂ oraz rozwoju transportu przyjaznego środowisku.

Kluczowym elementem głównych korytarzy komunikacyjnych pozostają węzły przesiadkowe, umożliwiające szybkie przesiadki na inne linie i różne środki transportu. Ich projektowanie będzie uwzględniało zarówno wysoką przepustowość, jak i łatwą dostępność dla pasażerów.

Jednym z podstawowych kierunków działań jest **pełna integracja systemów transportu publicznego w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego (MOF GW)**. Celem jest stworzenie jednolitego i funkcjonalnego systemu, zwiększającego atrakcyjność transportu publicznego i jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego.

Integracja powinna obejmować:

- ❖ wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego,
- ❖ stworzenie wspólnej oferty przewozowej,
- ❖ koordynację rozkładów jazdy,
- ❖ tworzenie spójnych węzłów przesiadkowych.

Docelowo planowane jest wdrożenie zintegrowanego systemu biletowego umożliwiającego podróż na jednym bilecie w całym MOF GW, z perspektywą rozszerzenia integracji o przewozy kolejowe.

Samorządy miejskie mają obowiązek zapewniać mobilność również osobom nieposiadającym własnego środka transportu, w tym seniorom i osobom o ograniczonej sprawności. Wszelkie udogodnienia w tym zakresie będą stanowiły integralną część projektowanych rozwiązań transportowych.



Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- Droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.).

Odpowiednia organizacja przystanku

- Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Odpowiednie wyposażenie przystanku

- Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni,
- wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem,
- w pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna,
- na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się kosz na odpady.

Dostępność przystanku

- Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki autobusowe powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride,
- lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży,
- wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza,
- warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób z niepełnosprawnościami i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

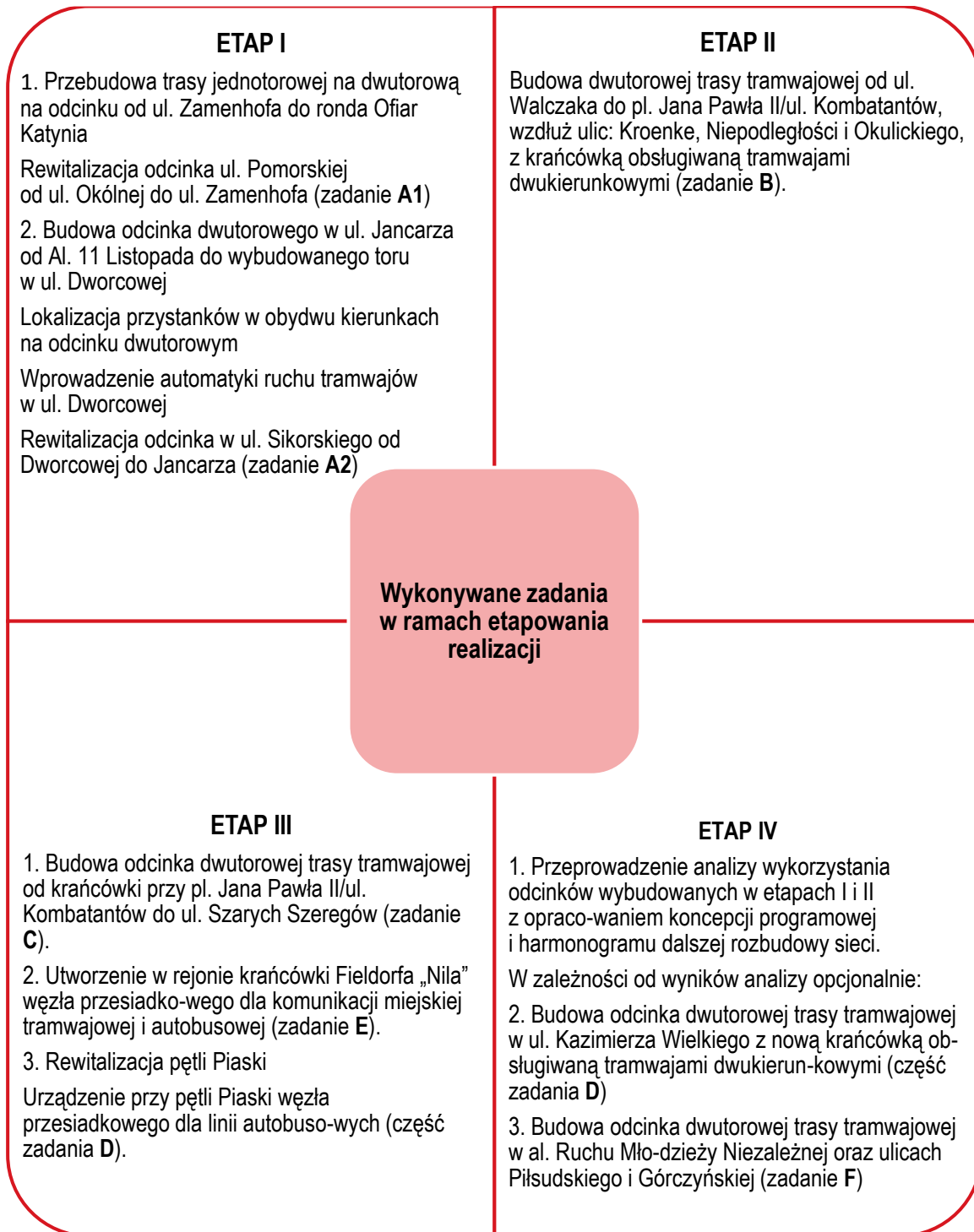
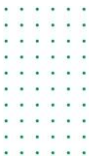


Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego:



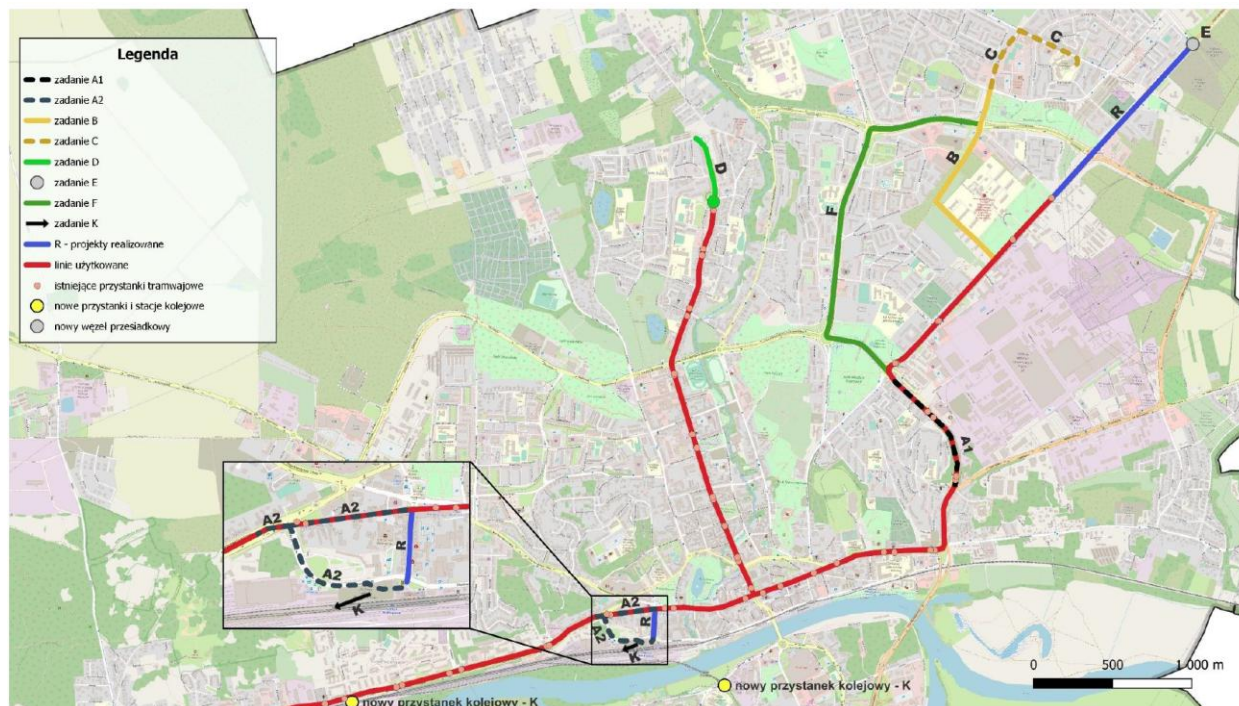
Na przełomie 2022 i 2023 roku opracowano dokument pt. „Aktualizacja koncepcji rozwoju podsystemu tramwajowego publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim – dostosowanie do aktualnych założeń inwestycyjnych oraz obowiązujących dokumentów strategicznych”. Celem aktualizacji było określenie kierunków rozwoju podsystemu tramwajowego w mieście.

Realizacja poszczególnych etapów inwestycyjnych, przedstawionych poniżej, uzależniona będzie od możliwości finansowych Miasta. Każdy etap perspektywy inwestycyjnej poprzedzony zostanie opracowaniem koncepcji programowej, w ramach której przeanalizowane zostaną efekty wdrożenia etapów I–III oraz przeprowadzona zostanie kompleksowa analiza funkcjonowania i rozwoju całego systemu transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim.



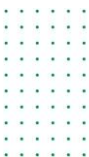


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Rysunek 24 Proponowane zakresy modernizacji i rozbudowy tras tramwajowych

Źródło: Aktualizacja koncepcji rozwoju podsystemu tramwajowego publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim. – dostosowanie do aktualnych założeń inwestycyjnych oraz dokumentów strategicznych.



12.1. Proponowany harmonogram wdrażania działań wraz ze wskaźnikami monitorowania

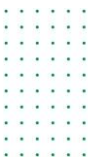
Tabela 26 Proponowany harmonogram wdrażania najważniejszych działań wraz ze wskaźnikami monitorowania

Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.	Wskaźnik monitorowania	Wartość docelowa		
				Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.
Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji dla mieszkańców			Obecność bezpłatnej komunikacji dla mieszkańców	TAK	TAK	TAK
Zakup 38 autobusów elektrycznych			-	-	-	-
Zakup autobusów elektrycznych lub wodorowych – udział taboru zeroemisyjnego na poziomie 30 %.			Udział autobusów elektrycznych lub wodorowych w taborze ogółem	30%	50%	>50%
	Zakup autobusów elektrycznych lub wodorowych – udział taboru zeroemisyjnego na poziomie 50 %.					
		Zakup autobusów elektrycznych lub wodorowych – udział taboru zeroemisyjnego na poziomie >50%.				
Rozwój infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych			Równoległy rozwój infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych w korelacji z postępem w zakresie ich nabywania.	TAK	TAK	TAK
Skierowanie komunikacji tramwajowej w większym stopniu			Obsługa dworca kolejowego przez wszystkie linie tramwajowe	TAK	TAK	TAK

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



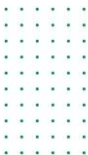
Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.	Wskaźnik monitorowania	Wartość docelowa		
				Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.
w rejon dworca kolejowego						
Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym			Wybudowane centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym	TAK	TAK	TAK
Modernizacja i rozbudowy tras tramwajowych			Łączna długość tras tramwajowych objętych modernizacją i rozbudową (km)	2,5 km	3,0 km	8,3 km
Budowa nowej trasy tramwajowej przez ul. Jancarza			Trasa tramwajowa przez jaul. Jancarza	TAK	TAK	TAK
Wdrożenie Inteligentnego Systemu Transportowego			System ITS obsługujący komunikację publiczną	-	TAK	TAK
Rozwój niskopodłogowego taboru tramwajowego			Udział niskopodłogowych tramwajów w taborze tramwajowym ogółem	70%	90%	100%
Dostosowywanie oferty do zapotrzebowania oraz stosowanie równych taktów połączeń			Udział linii z równym taktom kursowania w stosunku do ogólnej liczby linii(%).	30%	40%	50%
Rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej			Realizacja działań związanych z rozbudową systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	TAK	TAK	TAK
Modernizacja infrastruktury przystankowej, w tym montaż ekologicznych „zielonych przystanków” wraz z dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami			Liczba nowych lub zmodernizowanych przystanków, w tym ekologicznych „zielonych przystanków”, dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	15	15	15
Pełna integracja systemów transportu publicznego w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego			Prowadzenie działań na rzecz pełnej integracji systemów transportu publicznego w MOF Gorzowa Wielkopolskiego	TAK	TAK	TAK
Skierowanie linii komunikacyjnych w rejon zakończenia I etapu budowy obwodnicy			Obsługa przez komunikację publiczną rejonu zakończenia I etapu budowy obwodnicy	TAK	TAK	TAK
Wprowadzenie obsługi nowych rozwijających się rejonów			Prowadzenie działań w zakresie rozszerzenia sieci	TAK	TAK	TAK



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.	Wskaźnik monitorowania	Wartość docelowa			
				Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.	
			transportu publicznego o nowe, rozwijające się rejony miasta, w tym analiza dostępności komunikacyjnej i dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.				
			Udział połączeń kolejowych na wszystkich stacjach kolejowych, które są skoordynowane z ofertą komunikacji autobusowej i tramwajowej, w całkowitej liczbie połączeń kolejowych	90%	90%	90%	
			Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej	Liczba inwestycji uwzględniających usuwanie barier architektonicznych	5	5	5
			Promocja i rozwój rozwiązań w zakresie integracji funkcjonalno-przestrzennej podsystemów transportowych, np. P&R, K&R.	Prowadzenie działań na rzecz integracji podsystemów transportowych, w tym rozwój i promocja rozwiązań typu P&R i K&R.	TAK	TAK	TAK
			Zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej publicznego transportu zbiorowego	Prowadzenie działań w celu zapewnienia odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej transportu publicznego, dostosowanej do potrzeb pasażerów.	TAK	TAK	TAK
			Tworzenie spójnych tras rowerowych	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych tras rowerowych w kilometrach, tworzących spójną sieć komunikacyjną w mieście	5 km	5 km	5 km
			Doskonalenie kwalifikacji i motywujących warunków pracy pracowników miejskiego systemu transportowego	Prowadzenie działań w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych oraz tworzenia motywujących warunków pracy dla pracowników miejskiego transportu publicznego	TAK	TAK	TAK
			Poprawa komfortu podróży komunikacją miejską	Prowadzenie działań na rzecz poprawy komfortu podróży komunikacją miejską, w tym w zakresie	TAK	TAK	TAK

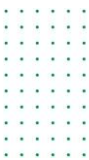


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2026-2035



Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.	Wskaźnik monitorowania	Wartość docelowa		
				Lata 2026-2030	Lata 2030-2035	Po 2035 r.
			wyposażenia pojazdów, przystanków i dostępności informacji dla pasażerów			
			Realizacja działań w zakresie dostosowania taboru i infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	TAK	TAK	TAK

Źródło: opracowanie własne



13. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

13.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

W okresie planowania przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

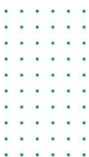
- ❖ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2026-2035;
- ❖ prowadzenie badań marketingowych, co około 5 lat, dotyczących:
 - wielkości popytu,
 - przekrojowej struktury popytu,
 - preferencji komunikacyjnych.

Alternatywną formą prowadzenia badań marketingowych jest wyposażenie 10% autobusów w automatyczne liczniki pasażerów, umożliwiające bezosobowe pozyskiwanie danych o przepływie pasażerów w każdym pojeździe.

- ❖ rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,
- ❖ realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego.

13.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

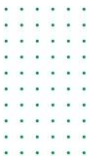
Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2026-2035. Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miasta w Gorzowie Wielkopolskim.



14. Spisy wykresów, tabel, rysunków i map

14.1. Spis tabel

Tabela 1 Liczba ludności Gorzowa Wielkopolskiego w podziale na obrębby	19
Tabela 2 Ruch naturalny i wędrowniczy na obszarze Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w latach 2019-2024.	27
Tabela 3 Wykaz linii przewoźników prywatnych realizowanych na terenie objętym Planem transportowym nie wykraczające poza powiat gorzowski i Miasto Gorzów Wielkopolski.....	29
Tabela 4 Linie komunikacyjne organizowane przez Miasto Gorzów Wielkopolski	38
Tabela 5 Liczba wozokilometrów i pociągokilometrów w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Gorzów Wielkopolski w latach 2021 – 2025	38
Tabela 6 Liczba wozokilometrów w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Gorzów Wielkopolski na obszarach gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne w latach 2021-2025.....	39
Tabela 7 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej	40
Tabela 8 Charakterystyka tramwajów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej	40
Tabela 9 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w latach 2014–2024	70
Tabela 10 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w Gorzowie Wielkopolskim	71
Tabela 11 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2021-2024	76
Tabela 12 Prognozowana struktura ludności do roku 2060.	80
Tabela 13 Ważniejsze urzędy i instytucje w Gorzowie Wielkopolskim	81
Tabela 14 Placówki oświatowe w Gorzowie Wielkopolskim liczące powyżej 100 uczniów.....	82
Tabela 15 Uczelnie wyższe na terenie Gorzowa Wielkopolskiego	86
Tabela 16 Największe zakłady pracy	88
Tabela 17 Ważniejsze obiekty sportowe i kulturalne w Gorzowie Wielkopolskim	89
Tabela 18 Ważniejsze placówki służby zdrowia w Gorzowie Wielkopolskim	90
Tabela 19 Główne obiekty handlowo-usługowe w Gorzowie Wielkopolskim.....	91
Tabela 20 Ceny biletów	98
Tabela 21 Wysokość wypłacanej rekompensaty w latach 2021-2025.....	101
Tabela 22 Kwoty dotacji przekazywanych przez gminy, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne	102
Tabela 23 Wpływy ze sprzedaży biletów oraz z opłat dodatkowych w latach 2021-2025.....	102
Tabela 24 Analiza porównawcza SWOT autobusów elektrycznych i autobusów wodorowych.	115
Tabela 25 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.....	121
Tabela 26 Proponowany harmonogram wdrażania najważniejszych działań wraz ze wskaźnikami monitorowania .	140



14.2. Spis wykresów

Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w latach 2005 – 2024	25
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Miasta Gorzów Wielkopolski w latach 2006-2024.....	27
Wykres 3 Liczba wozokilometrów i pociąg kilometrów w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Gorzów Wielkopolski w latach 2021 – 2025	39
Wykres 4 Liczba planowanych do wykonania wozokilometrów w 2025 r. w poszczególnych gminach	40
Wykres 5 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej	41
Wykres 6 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie lubuskim, powiecie gorzowskim oraz powiecie m. Gorzów Wielkopolski w latach 2015-2024.....	58
Wykres 7 Średnie wykorzystanie powierzchni parkingowej obecnej SPP.....	63
Wykres 8 Wskaźnik rotacji dla obecnego SPP.....	64
Wykres 9 Ogólnodostępne miejsca parkingowe poza SPP.....	65
Wykres 10 Prognozowana liczba ludności do roku 2060.....	79

14.3. Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Miasta Gorzów Wielkopolski	14
Rysunek 2 Lokalizacja osiedli w Gorzowie Wielkopolskim.....	19
Rysunek 3 Rozmieszczenie ludności w Gorzowie Wielkopolskim – liczba osób zameldowanych na 1 ha.....	20
Rysunek 4 Gminy, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.....	21
Rysunek 5 Stopa bezrobocia rejestrowanego w Mieście Gorzów Wielkopolski w latach 2016,2020,2024.....	28
Rysunek 6 Sieć kolejowa w Mieście Gorzów Wielkopolski oraz w gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne.....	33
Rysunek 7 Schemat komunikacji organizowanej przez Miasto Gorzów Wielkopolski	37
Rysunek 8 Przystanki autobusowe i tramwajowe na terenie Gorzowa Wielkopolskiego	44
Rysunek 10 Założenia kierunkowe zagospodarowania przestrzennego określone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzowa Wielkopolskiego	55
Rysunek 11 Wybrane elementy struktury przestrzennej Gorzowa Wielkopolskiego	56
Rysunek 12 Potencjał przestrzenny Gorzowa Wielkopolskiego dla rozwoju aktywności gospodarczej.....	57
Rysunek 13 Sieć drogowa Miasta Gorzowa Wielkopolskiego	59
Rysunek 14 Infrastruktura rowerowa na terenie Gorzowa Wielkopolskiego.....	61
Rysunek 15 Strefa płatnego parkowania w Gorzowie Wielkopolskim	62
Rysunek 16 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa lubuskiego	72
Rysunek 17 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa lubuskiego	72
Rysunek 18 Mapa emisyjna hałasu, którego źródłem są drogi	73
Rysunek 19 Mapa imisyjna hałasu Ldwn, którego źródłem jest tramwaj	74
Rysunek 20 Rozmieszczenie uczniów i studentów w szkołach	87
Rysunek 21 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	94
Rysunek 22 Geograficzne położenie infrastruktury ładowania	118
Rysunek 23 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim w 2025r.....	119
Rysunek 24 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wielkopolskim.....	133
Rysunek 25 Proponowane zakresy modernizacji i rozbudowy tras tramwajowych.....	139